

# VU Research Portal

## De piraat en de admiraal

Sicking, L.H.J.

2014

### **document version**

Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link to publication in VU Research Portal](#)

### **citation for published version (APA)**

Sicking, L. H. J. (2014). *De piraat en de admiraal*. Brill.

### **General rights**

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

### **Take down policy**

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

### **E-mail address:**

[vuresearchportal.ub@vu.nl](mailto:vuresearchportal.ub@vu.nl)

LOUIS SICKING

---

# De piraat en de admiraal



De piraat en de admiraal



# De piraat en de admiraal

door

Louis Sicking



BRILL

LEIDEN | BOSTON

2014

Rede uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van bijzonder hoogleraar *Geschiedenis van het volkenrecht*, vanwege de Aemilius Papinianus Stichting, bij de Faculteit der Rechtsgeleerdheid van de Vrije Universiteit Amsterdam op 14 november 2014.

Omslagillustratie: Herri met de Bles, *Landschap met Augustinus*, olieverf op hout, 21,5 x 30,6 cm, Rome, Galleria Colonna. Foto: Michel Weemans ©

This publication has been typeset in the multilingual “Brill” typeface. With over 5,100 characters covering Latin, IPA, Greek, and Cyrillic, this typeface is especially suitable for use in the humanities. For more information, please see [brill.com/brill-typeface](http://brill.com/brill-typeface).

Copyright reserved by the author.

Koninklijke Brill NV incorporates the imprints Brill, Brill Nijhoff and Hotei Publishing.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, translated, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission from the publisher.

Authorization to photocopy items for internal or personal use is granted by Koninklijke Brill NV provided that the appropriate fees are paid directly to The Copyright Clearance Center, 222 Rosewood Drive, Suite 910, Danvers, MA 01923, USA. Fees are subject to change.

Brill has made all reasonable efforts to trace all rights holders to any copyrighted material used in this work. In cases where these efforts have not been successful the publisher welcomes communications from copyright holders, so that the appropriate acknowledgements can be made in future editions, and to settle other permission matters.

This book is printed on acid-free paper.

## Mijnheer de rector, dames en heren,

In januari van dit jaar maakte de Amerikaanse maritieme inlichtingendienst bekend dat in 2013 geen enkel schip succesvol is geënterd door Somalische piraten.<sup>1</sup> Daarmee lijkt de bestrijding van piraterij in de Golf van Aden en de Indische Oceaan effect te sorteren, want Somalië voerde sinds 2006 de lijst aan van landen vanwaaruit piraten opereren.<sup>2</sup> Aan die bestrijding hangt wel een prijskaartje. Was de Somalische piraterij uitgegroeid tot een miljoenenbedrijf, de kosten van haar bestrijding, voor zover uitgevoerd door de marines van verschillende landen, lopen ondertussen in de miljarden.<sup>3</sup>

Wat is piraterij? Volgens artikel 101 van het VN-Verdrag inzake het Recht van de Zee uit 1982, dat in 1994 in werking trad,<sup>4</sup> is piraterij elke daad van geweld, opsluiting of plundering gepleegd voor particuliere doeleinden op volle zee en gepleegd door een bemanning of passagiers van een particulier schip (of vliegtuig) gericht tegen een ander schip (of vliegtuig) of de personen of goederen aan boord buiten de jurisdictie van elke staat.<sup>5</sup> Volgens artikel 105 van het genoemde verdrag mag iedere staat een piratenschap op volle zee overmeesteren, de personen aan boord arresteren en de aanwezige goederen in beslag nemen. Een rechtbank van de staat in kwestie mag beslissen welke straffen de

---

1 Radiouitzending Een Vandaag, 7 januari 2014. <http://www.eenvandaag.nl/archief?zoekterm=somalische%20piraten> (geraadpleegd op 10 september 2014)

2 Statistische en andere gegevens over piraterij worden bijgehouden door het Internationale Maritieme Bureau (IMB).

3 M.N. Murphy, *Somalia: the New Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa* (Londen 2011) 129–37.

4 N.J. Schrijver, *Internationaal publiekrecht als wereldrecht. Een inleiding* (Den Haag 2011) 90.

5 'Piracy consists of any of the following acts: (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed: (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State; (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).' Artikel 101 van het VN-Verdrag inzake het Recht van de Zee van 1982. [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) (geraadpleegd op 14 september 2014) A.P. Rubin, *The Law of Piracy* (New Port 1988) 391–92. D. Guilfoyle en A. Murdoch, 'The Use of Lethal Force in Counter-Piracy Operations off Somalia' in: S. Bronitt, M. Gani en S. Hufnagel eds., *Shooting to Kill. Socio-Legal Perspectives on the Use of Lethal Force* (Oxford en Portland 2012) 239–62, aldaar 242.

piraten zullen krijgen en wat er met de schepen en goederen moet gebeuren, waarbij goed moet worden omgegaan met de rechten van derden.<sup>6</sup>

Piraterij is dus universeel gerechtelijk vervolgbaar en neemt daardoor in het internationale recht een bijzondere plaats in. Eeuwenlang was piraterij zelfs de enige misdaad waarop universele rechtsmacht van toepassing was. Pas na de Tweede Wereldoorlog veranderde dit en werd universele rechtsmacht ook van toepassing verklaard op andere misdrijven zoals oorlogsmisdaden. Voor de rechtvaardiging hiervan werd gebruik gemaakt van een veronderstelde analogie met piraterij. De gruwelijkheid van de misdrijven in kwestie fungeerde daarbij als gemeenschappelijke noemer.<sup>7</sup>

De idee van piraterij als gruwelijke misdaad sluit naadloos aan bij het zogenaamde paradigma van Cicero. Volgens deze Romeinse filosoof was een piraat een ieder die met het oog op eigen voordeel op zee berovingen verricht. Een piraat is geen vijand van de staat, dus geen vijandige staat of rebellerende beweging, maar een vijand van allen (*communis hostis omnium*), dat wil zeggen van de gehele mensheid.<sup>8</sup> Sterker nog: geen enkel woord uitgewisseld met een piraat en geen enkele eed door hem afgelegd zou bindend kunnen zijn. Piraten waren dus letterlijk 'outlaws'. Zij waren buiten de rechtsorde geplaatst, juridisch onbeschermd, kortom, rechteloos. Deze zienswijze werd gebruikt om

6 'On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or aircraft taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith.' Artikel 105 van het VN-Verdrag inzake het Recht van de Zee van 1982. [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) (geraadpleegd op 14 september 2014). Rubin, *The Law of Piracy*, 392. J.E. Noyes, 'Introduction to the International Law of Piracy', *California Western International Law Journal* 21 no. 105 (1990–1991) 105–21, aldaar 114. Het gebruik van geweld door staten in de bestrijding van de Somalische piraterij is gebaseerd op hoofdstuk VII van het Handvest van de Verenigde Naties dat gaat over bedreigingen van de internationale vrede en veiligheid. Guilfoyle en Murdoch, 'Counter-Piracy', 244, 247.

7 Deze toepassing van de analogie met piraterij is onder andere bekritiseerd door E. Kantovich, 'The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation', *Harvard International Law Journal* 45 nr. 1 (2004) 183–238, aldaar 190–92, 194, 196, 204, 207 en door M. Garrod, 'Piracy, the Protection of Vital State Interests and the False Foundations of Universal Jurisdiction in International Law', *Diplomacy & Statecraft* 25 nr. 2 (2014) 195–213.

8 "nam pirate non est ex perduellium numero definitus, sed communis hostis omnium: cum hoc nec fides nec ius iurandum esse commune", Cicero, *De Officiis*, W. Miller ed. (Londen 1968) 111, 29. T.K. Heebøll-Holm, *Ports, Piracy and Maritime War. Piracy in the English Channel and the Atlantic, c. 1280-c. 1330* (Leiden en Boston 2013) 2.



de onmenselijke aard van de piraat te onderstrepen. Het Ciceroparadigma gaat uit van een strikte scheiding tussen vreedzame handelaren en meedogenloze piraten. Piraten zijn geobjectiveerd tot noodzakelijke misdadigers; misdaad is inherent aan piraterij. Het Ciceroparadigma hoort bij een duurzaam en overheersend regime met de macht om in een gebied te bepalen wat goed en fout is en waar de piraat tot vijand van de gemeenschap is verklaard zoals in het Romeinse rijk, en in de huidige wereld met het internationale statensysteem.<sup>9</sup>

Toch was piraterij niet altijd alleen maar crimineel. Anders dan vandaag de dag was in de middeleeuwen geweld op de zeeën rondom Europa endemisch. Piraterij was de norm. Maritieme handel en geweld gingen hand in hand zoals het dertiende-eeuwse Catalaanse *Llibre del Consolat de Mar* treffend illustreert. Volgens deze belangrijke compilatie van middeleeuws zee- en gewoonterecht, konden de schipper en de kooplieden aan boord van handelsschepen gezamenlijk besluiten een vijandig schip aan te vallen en de behaalde buit vervolgens verdelen.<sup>10</sup> In Engelse en Franse kronieken werden de termen ‘*pirata*’ en ‘*piratica*’ tot omstreeks het midden van de veertiende eeuw veeleer neutraal dan pejoratief gebruikt.<sup>11</sup> Het predikaat piraat en het behalen van buit door roof waren dus aanvankelijk niet *per se* negatief beladen. Dit is niet vreemd wanneer men bedenkt dat in middeleeuws Europa het gebruik van geweld niet was voorbehouden aan zoiets als openbaar gezag. Edelen vochten om eer en gewin, te land of ter zee, dat was hun *raison d'être*, hun bestaansrecht! Ook voerden zij private oorlogen of lieten zij zich inhuren als huurlingen.<sup>12</sup> Anderen volgden hun voorbeeld onder het motto ‘... roven, dat en is gheyn schande,

9 Heebøll-Holm, *Ports*, 2–5. D. Heller-Roazen, *The Enemy of All. Piracy and the Law of Nations* (New York 2009) 16.

10 E. Sohmer Tai, ‘The Legal Status of Piracy in Medieval Europe’, *History Compass* 10 nr. 11 (2012) 838–51, aldaar 842–43 en idem, ‘Marking Water: Piracy and Property in the Pre-Modern West’ in: J.M. Bentley, R. Bridenthal, K. Wigen eds., *Seascapes: Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges* (Honolulu 2007). [http://webdoc.sub.gwdg.de/ebook/p/2005/history\\_cooperative/www.historycooperative.org/proceedings/seascapes/tai.html](http://webdoc.sub.gwdg.de/ebook/p/2005/history_cooperative/www.historycooperative.org/proceedings/seascapes/tai.html), 5 (geraadpleegd op 3 maart 2014). M.D. Coulon, *Barcelone et le grand commerce d'orient au Moyen Âge. Un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine (ca. 1330–ca. 1430)* (Madrid en Barcelona 2004) 202. Ook in middeleeuws Noord-Europa waren handel en roof twee kanten van dezelfde medaille. W. Ehbrecht, ‘Ruten, roven, dat en is gheyn schande, dat doynt de besten van dem lande. Bemerkungen zu adligem Land- und Seeraub’ in: idem ed., *Störtebeker – 600 Jahre nach seinem Tod*. Hansische Studien xv (Trier 2005) 253–71, aldaar 255.

11 Heebøll-Holm, *Ports*, 15–19.

12 M. Keen, *Chivalry* (New haven en Londen 1984) 146, 152–53, 225, 229–34. F. Fernández-Armesto, ‘Naval Warfare after the Viking Age, c. 1100–1500’ in: M. Keen ed., *Medieval Warfare. A History* (Oxford 1999) 230–252, aldaar 240–42.

*dat doynt de besten van dem lande*.<sup>13</sup> Om gewin en eer boden piraten hun expertise aan vorsten en stadstaten aan. Piraten lieten zich inhuren als kapers in oorlogstijd zoals de uit Pisa afkomstige Trapellicinus die er geen enkele moeite mee had zijn eigen stadgenoten te beroven. In 1165, tijdens vredesbesprekingen tussen de stadstaten Pisa en Genua, verklaarde Trapellicinus tegenover de Pisaanse delegatie dat het zijn taak was om Pisanen en hun goederen buit te maken en hun neuzen af te hakken tenzij Pisa vrede sloot met de consul van Genua.<sup>14</sup> Trapellicinus, wiens schip in de haven van Portovenere lag, waar de besprekingen plaats hadden, stond tegenover zijn stadgenoten als beschermeling van Genua. Hij wist zich verzekerd van de bescherming van de aanwezige Genuese consul. En Trapellicinus maakte zijn belofte waar, want hij zou in de vijf jaar daarna nog verschillende Pisaanse schepen buit maken in het kader van de oorlog die Pisa en Genua uitvochten in de Thyreense zee en de Golf van Lion.<sup>15</sup>

Zelfs admiralen werden in de twaalfde en dertiende eeuw onder piraten gerecruteerd. Een admiraal was een bevelhebber van een oorlogsvloot maar kon ook een hoge functionaris zijn aan het hof van een vorst met verantwoordelijkheid voor de marineorganisatie, dus inclusief de infrastructuur die de vloot ondersteunde.<sup>16</sup> Margarito van Brindisi, die het bracht tot admiraal in dienst van de Normandische koning Willem II (1166–1189) van Sicilië, wordt in kronieken aangeduid als *archipirata* en *princeps piratarum*. Onder diens opvolger Tancred (1189–1194) behield hij deze positie en klom hij op tot één van de voornaamste hovelingen.<sup>17</sup> De Byzantijnse keizers Isaac II Angelos (1185–1195) en Alexios III Angelos (1195–1203) hadden de Calabrische piraat Giovanni Stiriene in dienst als vloothoofd.<sup>18</sup> Ook de Genuese edelen Guglielmo Grasso (in

13 Ehbrecht, 'Ruten, roven', 256.

14 Het afsnijden van een neus werd in laatmiddeleeuws Europa als extreem ontorend beschouwd; de handeling stelde een symbolische castratie van de vijand voor. Corien Gludemans, 'Bloedwraak', <http://www.isgeschiedenis.nl/archiefstukken/bloedwraak/> (geraadpleegd op 4 juli 2014).

15 E. Salvatori, 'Corsairs' Crews' and Cross-Cultural Interactions: The Case of the Pisan Trapellicinus in the Twelfth Century', *Medieval Encounters* 13 (2007) 32–55, aldaar 47–48, 50, n. 74.

16 L.V. Mott, *Sea Power in the Medieval Mediterranean. The Catalan-Aragonese Fleet in the War of the Sicilian Vespers* (Gainesville etc. 2003) 52–55.

17 Mott, *Sea Power*, 60–61. L.-R. Menager, *Amiratus-Ἀμυράς. L'Émirat et les origines de l'Amirauté (XIe-XIIIe siècles)* (Parijs 1960) 99–100.

18 Menager, *Amiratus*, 107, n.1. D. Abulafia, 'Henry Count of Malta and his Mediterranean Activities: 1203–1230' in: A.T. Luttrell ed., *Medieval Malta. Studies on Malta before the Knights* (Londen 1975) 104–25, aldaar 105.

1197) en Enrice Pescatore (in 1221), dankten hun benoemingen tot admiraal in dienst van respectievelijk de keizers Hendrik VI (1194–1197) en Frederik II (1198–1250) als koningen van Sicilië aan hun ervaring als piraten. Grasso had eerder – in 1187 – een schip veroverd met aan boord geschenken van Saladin voor de Byzantijnse keizer, waaronder een fragment van het ‘echte kruis’ van Christus.<sup>19</sup>

Kortom, de piraat en de admiraal waren inwisselbaar. Het al genoemde *Llibre del Consolat de Mar* duidde maritieme rovers aan als ‘*almiralls*’, ‘*males gents*’ en ‘*lenys armats de enemichs*’. De Engelse koning Edward II gaf in 1324 ook blijk van een flexibele benadering van degenen die zijn nieuwe admiraal moest bestrijden; ‘*admirals and pirates ...*’, ze werden door hem over één kam geschorren.<sup>20</sup>

Deze middeleeuwse praktijken sluiten aan bij een ander paradigma, dat ook wel het Augustinusparadigma wordt genoemd. Het is vernoemd naar de laat-antieke Afrikaanse kerkvader. Volgens deze zienswijze werd het woord ‘piraat’ gebruikt voor een vijand, en ‘piraterij’ om de acties van een vijand te veroordelen. ‘Vijand’ heeft hier niet de specifieke betekenis die de term later in het internationaal recht zou krijgen. Of er een rivaliserende staat of opstandelingen mee bedoeld werden maakte niet uit, de term ‘piraat’ werd gebruikt om een vijand neer te zetten als een crimineel. Beroving op zee was piraterij en misdadig, indien bedreven door de vijand. Beroving op zee was in bepaalde omstandigheden niet laakbaar wanneer uitgevoerd door kooplieden of door onderdanen van de staat die dergelijke acties uitgevoerd door een vijand veroordeelde. De Griekse filosoof Aristoteles bijvoorbeeld beschouwde piraterij als een normale manier om de kost te verdienen. Dit Augustinusparadigma is vooral van toepassing op regio’s en periodes zonder duidelijke of onbetwiste overheersende macht zoals de Griekse periode, de middeleeuwen en de vroegmoderne tijd.<sup>21</sup>

19 De jaren geven de regeerperiodes als koningen van Sicilië aan. Abulafia, ‘Henry’, 104, 108, 110, 119–20. Menager, *Amiratus*, 111–14. Mott, *Sea Power*, 63.

20 Sohmer Tai, ‘The Legal Status’, 839.

21 Het is ontleend aan deze citaten: ‘Als dus de gerechtigheid terzijde is geschoven, wat zijn koninkrijken dan anders dan grote roversbenden? Wat zijn trouwens roversbenden anders dan kleine koninkrijken? Zo’n [rovers]bende is ook een groep mensen, ze wordt door het gezag van een hoofdman geleid, ze wordt bijeengehouden door een verdrag van saamhorigheid en de buit wordt er volgens de regels van een overeenkomst verdeeld. [...] Alexander de Grote ... vroeg de man [een gevangen piraat,] ... wat hem bezielde om de zee onveilig te maken, waarop hij vrijmoedig en hooghartig antwoordde: ‘Net wat u bezielt om het de hele wereld te doen! Maar omdat ik het met een klein scheepje doe,

In de premoderne tijd, waarmee zowel de middeleeuwen als de vroegmoderne tijd worden bedoeld, zijn naast piraterij drie andere vormen van maritiem geweld of conflict te onderscheiden die gaandeweg ook door het opkomende openbaar gezag in normatieve zin werden onderkend: kaapvaart, oorlogsvaart en represaille. *Piraterij* of *zeeroverij* is het zich toeëigenen van schepen en goederen op zee door middel van geweld of onder dreiging van geweld met eigen middelen en op eigen gezag.<sup>22</sup> *Kaapvaart* is het varen op buit door particulieren in oorlogstijd, met toestemming van hun regering, meestal in de vorm van een kaperbrief, ten koste van uitsluitend de vijanden van die regering.<sup>23</sup> *Oorlogsvaart* is publieke oorlogvoering ter zee, op gezag van een publieke instantie en publiek gefinancierd. *Represaille* is het verhalen van geleden schade door particulieren, inclusief uitstaande schulden, op een of meer leden van de gemeenschap waartoe degene die de schade had toegebracht behoorde. Represaille kon op twee manieren worden uitgevoerd, hetzij door het arrest van goederen van gemeenschapsgenoten van de boosdoener of schuldenaar, hetzij door de gedupeerde toestemming te verlenen met eigen middelen – op zee uiteraard per schip – goederen te verkrijgen of personen gevangen te nemen behorend tot de gemeenschap van de agressor of schuldenaar ter hoogte van de waarde van de geleden verliezen. In de praktijk ging dit laatste niet zonder geweld. Represaille was dus gestoeld op het principe van collectieve aansprakelijkheid. De gedachte was dat het slachtoffer van represaille bij terugkeer in zijn gemeenschap de geleden schade op zijn beurt kon verhalen op degene die aanleiding tot de represaille had gegeven.<sup>24</sup> Vanwege het risico op escalatie door represailles, waardoor immers een conflict tussen individuen gemakkelijk kon uitgroeien tot conflicten tussen gemeenschappen met alle nadelige gevolgen voor internationale handel van dien, waren autoriteiten zeer terughoudend met de toekenning van represaillebrieven.<sup>25</sup> Deze werden alleen toegekend wanneer schadeverhaal langs diplomatieke en justitiële weg onmogelijk was gebleken. Represaille was het ultieme middel om

---

heet ik piraat; terwijl u, met uw grote vloot, heerser heet!” A. Augustinus, *De stad van God*. G. Wijdeveld ed. (Baarn 1984) IV 4, 187–88. Heebøl-Holm, *Ports*, 3–5.

22 Heebøl-Holm, *Ports*, 9. U. Andermann, ‘Spätmittelalterlicher Seeraub als Kriminaldelikt und seine Bestrafung’ in: Ehbrecht ed., *Störtebeker – 600 Jahre nach seinem Tod* (Trier 2005) 23–36, aldaar 24.

23 Heebøl-Holm, *Ports*, 10. Andermann, ‘Seeraub’, 24–25.

24 J.H.A. Lokin en W.J. Zwolve, *Hoofdstukken uit de Europese codificatiegeschiedenis* (Den Haag, 3e druk, 2006) 113–14. K.-H. Böhringer, *Das Recht der Prise gegen Neutrale in der Praxis des Spätmittelalters* (Hamburg 1972) 44–46.

25 Represaillebrieven bevatten een privaatrechtelijke vordering wat ze onderscheidt van kaperbrieven. K.-H. Böhringer, *Das Recht der Prise*, 47–48.

verloren goederen terug te krijgen. Stonden represaille en piraterij los van oorlog en vrede, kaapvaart en oorlogsvaart waren onlosmakelijk verbonden met oorlog.<sup>26</sup>

Het onderscheid tussen piraterij, kaapvaart, oorlogsvaart en represaille was in de praktijk vaak moeilijk te maken door de beperkte macht van premoderne overheden die lang niet altijd in staat of zelfs maar bereid waren op te treden tegen overtredingen van verstrekte represaille-, kaper- en commissiebrieven. Dit blijkt bijvoorbeeld uit een diplomatiek staaltje van graaf Willem III van Holland en Zeeland in 1324 naar aanleiding van een klacht van de Engelse koning Edward II dat Engelse kooplieden ten prooi waren gevallen aan Zeeuwse piraterij. De graaf antwoordde dat hij wel wist dat de Zeeuwen piraterij bedreven onder voorwendsel van represaillebrieven, maar dat de koning moest begrijpen dat verschillende Zeeuwen door Engelse zeelieden waren beroofd en dat zij niet anders konden dan hun schade te verhalen door middel van represaille aangezien de koning had geweigerd mee te werken aan teruggave van de geroofde goederen.<sup>27</sup> Willem III toonde zich bewust van het normatieve onderscheid tussen represaille en piraterij. De graaf gaf toe dat zijn onderdanen zich schuldig maakten aan piraterij maar kwam tegelijkertijd op voor hun belangen door erop te wijzen dat de Zeeuwse plunderingen op zee een gevolg waren van een eerdere weigering van de Engelse koning om mee te werken aan het verhalen van schade die Zeeuwen hadden geleden door Engelse plunderingen. Deze weigering gaf de graaf het recht de Zeeuwen te voorzien van represaillebrieven tegen Engelsen.

De voorbeelden van middeleeuws maritiem geweld laten zien dat piraten bepaald geen vijanden van de mensheid waren. Integendeel, te pas en te onpas werden zij ingeschakeld als kapers of als admiralen. De context was bepalend, wat aansluit bij het Augustinusparadigma dat immers alleen piraterij door vijanden veroordeelt, niet piraterij door leden van de eigen gemeenschap. Het Ciceroparadigma is daarentegen veeleer normatief. Aan deze twee paradigma's zien we dus dat het beeld van piraten als vijand van de gehele mensheid niet liep in een rechte lijn vanaf het Romeinse rijk tot heden. Veeleer maakte

26 Heebøl-Holm, *Ports*, 11, 134–40, 146, 153–55. S. Neff, 'Reprisals' in: *Encyclopedia of War* (Oxford 2011). M.H. Keen, *The Laws of War in the Late Middle Ages* (Londen en Toronto 1965) 218–24. R. de Mas Latrie, 'Du droit de marque ou droit de représaille au Moyen Âge', *Bibliothèque de l'École des Chartes* 6<sup>e</sup> serie, jrg 27 nr. 2 (1866) 529–77. M.-C. Chavarot, 'La pratique des lettres de marque après les lettres du parlement (XIIIe-début XVe siècle)', *Bibliothèque de l'École des chartes* 149 (1991) 51–89. P.C. Timbal, 'Les lettres de marque dans le droit de la France médiévale', *Recueils de la Société Jean Bodin x L'Étranger* 11 (Brussel 1958) 109–38. K.-H. Böhringer, *Das Recht der Prise*, 45, 51.

27 Heebøl-Holm, *Ports*, 12, 159.

het Ciceroparadigma een rentree in het discours van rechtsgeleerden die in het verlengde lag van de hernieuwde studie van het Romeinse recht vanaf de Renaissance van de twaalfde eeuw. We treffen het bijvoorbeeld aan bij de veertiende-eeuwse rechtsgeleerde Bartolus de Saxoferrato (1314–1357) die piraten zag als onwaardige tegenstanders, vijanden van het menselijk geslacht (*hostes humani generis*), onbetrouwbaar en daarmee onvergelijkbaar met de als zodanig erkende vijanden van de staat. Bartolus' modern aandoende onderscheid tussen legitieme vijanden en piraten sluit weliswaar aan bij het Ciceroparadigma, maar zijn discours vond geen directe navolging of toepassing.<sup>28</sup> Men zou kunnen stellen dat Bartolus zijn tijd vooruit was want als juridische term deed 'piraterij' pas zijn intrede tegen het einde van de middeleeuwen.<sup>29</sup> Het Ciceroparadigma werd verder uitgewerkt door de Italiaanse jurist Alberico Gentili (1552–1608) die piraterij expliciet verbond met het volkenrecht: volgens hem ging piraterij in 'tegen het volkenrecht en tegen de gemeenschappelijke menselijke samenleving' ('*contra ius gentium, et contra humanae societatis communionem*').<sup>30</sup>

Nu het volkenrecht is genoemd, is het de hoogste tijd het onderwerp en de vraagstelling te presenteren die ik vandaag centraal wil stellen: de regeling van maritieme conflicten waarmee zowel conflictoplossing als conflicthantering wordt bedoeld. Wat is de betekenis van conflictoplossing en -hantering voor de vormgeving van normen in het volkenrecht of internationaal publiekrecht?<sup>31</sup> De bedoeling is te onderzoeken hoe politieke entiteiten – dus niet alleen

28 Ibidem, 13–14. Zie ook C. Gauvard, 'Punir le crime' in: idem, *Violence et ordre public au Moyen Âge* (Parijs 2005) 48–65 en P. Prétou, 'Du « larron écumeur de mer » aux « pirates » : les genèses de l'accusation en piraterie à la fin du Moyen Âge français' in: M. Battesti ed., *La piraterie au fil de l'histoire. Un défi pour l'État* (Parijs 2014).

29 Heebøll-Holm, *Ports*, 13. Rubin, *The Law of Piracy*, 32–36. P. Earle, *Pirate Wars* (Londen 2003) 21 en 56. R.G. Marsden ed., *Law and Custom of the Sea* 1 (Londen 1915) 99–100. Sohmer Tai, 'The Legal Status of Piracy', 838. Prétou, 'Du « larron écumeur de mer » aux « pirates »'.

30 M. Kempe, 'Even in the Remotest Corners of the World': Globalized Piracy and International Law', *Journal of Global History* 5 (2010) 353–72, aldaar 355–56. A. Wijffels, 'Alberico Gentili e i pirati', idem ed., *Alberico Gentili consiliatore. Atti del convegno quinta giornata gentiliana 19 Settembre 1992* (Milaan 1999) 83–130. Idem, 'Sir Julius Caesar and the Merchants of Venice' in: F. Battenberg en F. Ranieri eds., *Geschichte der Zentraljustiz in Mitteleuropa. Festschrift für Bernard Diestelkamp zum 65. Geburtstag* (Weimar, Keulen en Wenen 1994) 195–219.

31 Hiermee wordt aangesloten bij de recente geschiedschrijving over conflictregeling. Zie bijvoorbeeld A. Cordes en S. Dauchy eds., *Eine Grenze in Bewegung: Private und öffentliche Konfliktlösung im Handels- und Seerecht / Une frontière mouvante: Justice privée et justice publique en matières commerciales et maritimes* (München 2013) en O. Gelderblom, *Cities*

staten, maar ook andere autoriteiten zoals vorsten en steden – hebben geprobeerd maritieme conflicten te regelen. Hoe brachten zij onderscheid aan tussen legaal en illegaal maritiem geweld? Wat betekende dit voor de piraat en de admiraal?

De literatuur over maritieme conflicten, publieke en private oorlogvoering, kaapvaart en piraterij is enorm.<sup>32</sup> Veruit de meeste geschiedschrijving over deze thematiek is nationaal of regionaal gericht. Veel studies beperken zich tot één zeegebied, tot één bepaalde periode of tot een enkele casus. Zo zijn er niet alleen gescheiden historiografische tradities voor de middeleeuwen en de vroegmoderne tijd maar bijvoorbeeld ook voor de Middellandse Zee, het Atlantisch gebied en de Indische Oceaan, wat een overkoepelend inzicht in de regeling van maritieme conflicten in de weg staat.<sup>33</sup>

Over de *regeling* van maritieme conflicten is veel minder geschreven. De keuze voor dit onderwerp ligt niettemin vanuit volkenrechtshistorisch perspectief voor de hand. De geschiedenis van de maritieme conflictregeling, in het bijzonder het zeeoorlogsrecht, speelde immers een belangrijke rol in de geschiedenis van het internationaal recht in het algemeen. Zoals mijn Utrechtse voorganger op de Aemilius Papinianus leerstoel, Kees Roelofsen, heeft opgemerkt, kwamen in het zeeoorlogsrecht al vroeg mechanismen van

---

*of Commerce. The Institutional Foundations of International Trade in the Low Countries, 1250–1650* (Princeton 2013) 102–40.

- 32 Enkele recente historiografische studies over kaapvaart en piraterij die de middeleeuwen of de vroegmoderne tijd centraal stellen: Sohmer Tai, 'The Legal Status', N.A.M. Rodger, 'The Law and Language of Private Naval Warfare', *The Mariner's Mirror* 100 nr. 1 (2014) 5–16; D.J. Starkey, 'Voluntaries and Sea Robbers: A Review of the Academic Literature on Privateering, Corsairing, Buccaneering and Piracy', *The Mariner's Mirror* 97 nr. 1 (2011) 127–47. Een filosofische, respectievelijk economische benadering van piraterij bieden Heller-Roazen, *The Enemy of All* en P.T. Leeson, *The Invisible Hook. The Hidden Economics of Pirates* (Princeton en Oxford 2009). Een overzichtswerk in het Nederlands: J.E. Korteweg, *Kaperbloed en koopmansgeest. 'Legale zeeroof' door de eeuwen heen* (Amsterdam 2006). Recente bundels: S.E. Amirell en L. Müller eds., *Persistent Piracy. Maritime Violence and State-Formation in Global Historical Perspective* (Basingstoke 2014) en M. Battesti ed., *La piraterie au fil de l'histoire. Un défi pour l'État* (Parijs 2014).
- 33 Zie bijvoorbeeld D. Meier, *Seefahrer, Händler und Piraten im Mittelalter* (Ostfildern 2004); M. Fontenay, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (xvii-xix siècle)* (Parijs 2010); M. Rediker, *Villains of all Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age* (Boston 2004); S. Eklöf, *Pirates in Paradise. A Modern History of South-east Asia's Maritime Marauders* (Kopenhagen 2006).

conflictregeling en geschillenbeslechting tot ontwikkeling die later ook op andere terreinen van het volkenrecht werden toegepast.<sup>34</sup>

### *Volkenrechtsgeschiedenis: Europeanisering en globalisering*

Sinds het einde van de Koude Oorlog en het begin van de 'war on terror' is de belangstelling voor de geschiedenis van het volkenrecht of internationaal publiekrecht toegenomen.<sup>35</sup> Er wordt zelfs gesproken over een 'historical turn' van het internationaal recht.<sup>36</sup> Volgens de Tilburgse rechtshistoricus Randall Lesaffer sluit de recente 'boom' in de geschiedschrijving over het internationaal recht aan bij een reeks eerdere pieken in de belangstelling voor de volkenrechtsgeschiedenis: 1795, 1919 en 1945, ofwel de revolutionaire periode aan het einde van de achttiende eeuw, en het einde van de Eerste en de Tweede Wereldoorlog.<sup>37</sup>

De volkenrechtsgeschiedenis ging, volgens Lesaffer, tot voor kort onder een drietal beperkingen gebukt: ten eerste, de exclusieve identificatie of vereenzelviging van het volkenrecht met de soevereine staat, ten tweede een disproportioneel grote aandacht voor de doctrine van het volkenrecht ten nadele van de internationale juridische praktijk en, ten derde, de functionele historische belangstelling van internationale juristen die sterk bepaald wordt door actuele behoeften. Ik beperk me als historicus hier tot de behandeling van de eerste twee.

- 
- 34 C.G. Roelofsen, *Studies in the History of International Law. Practice and Doctrine in particular with Regard to the Law of Naval Warfare in the Low Countries from circa 1450 until the early 17<sup>th</sup> Century* (proefschrift Universiteit Utrecht 1991) viii, 177.
  - 35 De belangrijkste overzichtswerken zijn R. Wolfrum ed., *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* 1–10 (Oxford 2012); A. Nussbaum, *A Concise History of the Law of Nations* (New York 1958); W.G. Grewe, *Epochen der Völkerrechtsgeschichte* (Baden-Baden 1984); A.C.G.M. Eyffinger ed., *Compendium volkenrechtsgeschiedenis* (Deventer 1991); S.C. Neff, *War and the Law of Nations. A General History* (Cambridge 2005); D. Gaurier, *Histoire du droit international: auteurs, doctrines et développement de l'Antiquité à l'aube de la période contemporaine* (Rennes 2005); K.-H. Ziegler, *Völkerrechtsgeschichte: ein Studienbuch* (München 2007).
  - 36 M. Craven, 'Introduction: International Law and its Histories' in: M. Craven, M. Fitzmaurice en M. Vogiatzi eds., *Time, History and International Law* (Leiden en Boston 2007) 1–25, aldaar 4. Zie ook M. Koskenniemi, 'Why History of International Law Today?', *Rechtsgeschichte: Zeitschrift des Max-Planck-Instituts für Europäische Rechtsgeschichte* 4 (2004) 61–66 en G.R. Bandeira Galindo, 'Martti Koskenniemi and the Historiographical Turn in International Law', *European Journal of International Law* 16 nr. 3 (2005) 539–59.
  - 37 R. Lesaffer, 'International Law and its History: The Story of an Unrequited Love' in: M. Craven, M. Fitzmaurice en M. Vogiatzi eds., *Time, History and International Law*, 27–41, aldaar 29.



Wat zijn de gevolgen van deze beperkingen voor de geschiedschrijving van het internationaal (publiek)recht? Door de vereenzelviging van het volkenrecht met de moderne staat ging men er van uit dat het moderne volkenrecht pas in de zeventiende eeuw was ontstaan. De verdragen van Westfalen (1648) werden geacht aan de basis te hebben gestaan van het moderne statensysteem en zijn recht. Hugo de Groot werd gezien als de grondlegger van de moderne doctrine van het volkenrecht. Dit heeft geleid tot een concentratie van de historiografie op Europa en het westen vanaf de zestiende, en vaker nog, vanaf de zeventiende eeuw. De revolutie van het internationale recht in de twintigste eeuw en de geleidelijke afname van de overheersing van de soevereine staat had aanvankelijk weinig gevolgen voor deze ‘Westfaalse’ interpretatie over de opkomst van het moderne internationale recht. Deze benadering wordt pas de laatste vijftien à twintig jaar genuanceerd zodat nu zelfs over een ‘Westfaalse mythe’ wordt gesproken.<sup>38</sup>

De sterke focus op de volkenrechtelijke doctrine betekent dat de rijke bronnen beschikbaar voor de studie van de internationale rechtspraktijk relatief veronachtzaamd zijn: verdragen, oorlogsverklaringen, beslissingen van internationale tribunalen en arbiters. Ook bronnen van nationaal, regionaal en lokaal recht kunnen relevant zijn, in het bijzonder voor periodes waarin de competentieafbakening tussen nationale en internationale jurisdicties nog niet onwrikbaar vaststond, zoals in de middeleeuwen en in de zestiende en zeventiende eeuw. Naast juridische bronnen zijn ook diplomatieke en politieke bronnen als diplomatieke instructies, verslagen van politieke discussies in staatsinstellingen als parlementaire vergaderingen en particuliere correspondenties van belang omdat voor een goed begrip van de internationale rechtspraktijk ook de context waarbinnen deze te situeren is in het onderzoek moet worden betrokken. Deze bronnenrijkdom maakt het contrast tussen het relatief onderbelichte onderzoek naar de geschiedenis van de internationale rechtspraktijk en de intensieve studie naar het werk van volkenrechtsgeleerden als Hugo de Groot des te scherper.<sup>39</sup>

Uit de signaleerde beperkingen en de gevolgen daarvan destilleerde Lesaffer een aantal aanbevelingen met het oog op de verdere ontwikkeling van de volkenrechtsgeschiedenis waarvan ik er hier drie noem. Deze aanbevelingen

---

38 Lesaffer, ‘International Law and its History’, 31, 35–36. J. Black, *A History of Diplomacy* (Londen 2010) 63–66. A. Oslander, ‘Sovereignty, International Relations, and the Westphalian Myth’, *International Organization* 55 nr. 2 (2001) 251–87. P. Fitzpatrick, ‘Taking Place: Westphalia and the Poetics of Law’, *London Review of International Law* 2, nr. 1 (2014) 155–65.

39 Lesaffer, ‘International Law and its History’, 32–34.

kunnen als een onderzoeks- en onderwijsagenda voor het vakgebied worden opgevat. Ten eerste het verbreden van de volkenrechtsgeschiedenis in tijd en ruimte, door verder terug te kijken dan de zestiende eeuw en door ook de buiten-Europese wereld meer dan thans het geval is in het onderzoek te betrekken. Ten tweede het streven naar evenwicht tussen doctrine enerzijds en staats- en rechtspraktijken anderzijds. Dit vraagt om meer onderzoek naar deze praktijken die in grote delen van de geschiedenis een belangrijkere rol speelden als bron voor het internationaal publiekrecht dan doctrine. Ten derde het verder ontwikkelen en organiseren van de internationale rechtsgeschiedenis als onderzoeksterrein en discipline. Daarvoor is behoefte aan interdisciplinaire samenwerking tussen onderzoekers van het internationale recht, rechtshistorici, historici en specialisten in de internationale betrekkingen.<sup>40</sup>

Als historicus wil ik met mijn leeropdracht aan de rechtenfaculteit van de Vrije Universiteit graag een bijdrage leveren aan de uitvoering van deze agenda door de noodzakelijke contextualisering van het volkenrecht en van de rechtspraktijk centraal te stellen in mijn onderzoek. Ik wil dit doen vanuit twee invalshoeken die heden ten dage het maatschappelijke debat in Europa, en ook de wetenschappelijke discussies in historisch onderzoek, in hoge mate bepalen: Europeanisering en globalisering.<sup>41</sup> De vraagstelling over de regeling van maritieme conflicten zal ik in twee stappen behandelen door eerst in te gaan op de Europeanisering van de maritieme conflictregeling in de middeleeuwen en de vroegmoderne tijd en vervolgens op de globalisering ervan in de moderne of contemporaine periode. Elk van deze fasen kan worden gekenmerkt door wat ik een *'legal regime shift'* noem. De *'legal regime shift'* in de eerste fase van Europeanisering, is de opkomst van de soevereine vorst of staat die een geweldsmonopolie nastreefde door onderscheid te maken tussen wettige en onwettige praktijken.<sup>42</sup> De *'legal regime shift'* van de tweede fase van globalisering is de in 1856 gesloten Verklaring van Parijs, waarmee een verbod kwam op kaapvaart en het internationaal recht universeel werd. Deze Verklaring vormt een kader dat tot de dag van vandaag relevant is voor nieuwe

<sup>40</sup> Ibidem, 36–41.

<sup>41</sup> M. Borgolte, 'A crisis of the Middle Ages? Deconstructing and Constructing European Identities in a Globalised World' (Leeds 2 maart 2012) <http://www.makingmedievalhistory.com/borgolteleeds.htm> (geraadpleegd op 11 september 2014)

<sup>42</sup> R. Bartlett, *The Making of Europe. Conquest, Colonization and Cultural Change, 950–1350* (Londen etc. 1993) 269–70, 291, 309–10. Keen, *The Laws of War*, 2, 240, 245–46. F.L. Cheyette, 'The Sovereign and the Pirates', *Speculum* 45 nr. 1 (1970) 40–68, aldaar 68. Roelofsen, *Studies*, 176. x. Rousseaux, 'Conclusion. Violence et judiciaire en Occident: des traces aux interprétations' in: A. Follain e.a. eds., *La violence et le judiciaire du Moyen Âge à nos jours. Discours, perceptions, pratiques* (Rennes 2008) 345–62, aldaar 359, 362.

rechtsnormen.<sup>43</sup> Het is dus niet mijn bedoeling een lineaire ontwikkeling van de maritieme conflictregeling te schetsen van de premoderne periode tot heden, maar te bespreken wat de opkomst van de soevereine staat en het verdrag van Parijs betekenden voor de regeling van maritieme conflicten en hoe deze regeling normerend werkte voor het volkenrecht. De brede benadering die ik vandaag hanteer, betekent uiteraard wel dat ik me beperk tot enige hoofdlijnen.

## I Regeling van maritieme conflicten: Europeanisering

De eerste ‘*legal regime shift*’, de Europeanisering van de regeling van maritieme conflicten, was een transformatie, een proces dat eeuwen duurde. Tijdens deze transformatie was sprake van juridisch pluralisme, het naast elkaar bestaan van verschillende rechtssystemen die elkaar konden overlappen.<sup>44</sup> We zullen nu eerst gaan kijken hoe politieke autoriteiten over de grenzen van jurisdicties heen afspraken met elkaar maakten over de regeling van maritieme conflicten, in het bijzonder door paal en perk te stellen aan represaille en door piraterij te bestrijden. Vervolgens komt de beslechting van geschillen aan de orde, inclusief de prijsrechtspraak. Tenslotte zal worden ingegaan op de criminalisering van de piraat en de disciplinerende van de kaper en de admiraal.

### *Regeling van maritieme conflicten in verdragen*

Verdragen en bestanden behoorden tot de oudste instrumenten van ‘internationaal recht’. Zij waren gericht op bemiddeling tussen partijen en beslechting van conflicten tussen partijen over de grenzen van rivaliserende of conflicterende jurisdicties van politieke entiteiten heen. Dergelijke verdragen ontwikkelden nieuwe criteria om legitiem en illegitiem maritiem geweld te onderscheiden.<sup>45</sup> De verdragen waren onder meer gericht op het beperken van represaille en het bestrijden van piraterij. Het eerste verdrag dat Venetië en de dynastie der Hafsiden sloten, in 1231, kan als voorbeeld fungeren voor de vele verdragen tussen de Italiaanse maritieme republieken en de moslimstaten van

43 J.M. Lemnitzer, *Power, Law and the End of Privateering* (Basingstoke en New York 2014); J.E. Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns. State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe* (Princeton 1994) 69–76.

44 Sohmer Tai, ‘The Legal Status’, 838–39. Heebøl-Holm, *Ports*, 149.

45 Sohmer Tai, ‘The Legal Status’, 841. K.-H. Ziegler, ‘The Influence of Medieval Roman Law on Peace Treaties’ in: Idem, *Fata Iuris Gentium. Kleine Schriften zur Geschichte des europäischen Völkerrechts* (Baden Baden 2008) 197–210, aldaar 200–01.

de Maghreb. De Hafsiden heersten tussen 1229 en 1574 over Ifriqiya, dat Tuneisië en delen van het kustgebied van Algerije en Libië omvatte. In dit verdrag, gericht op vrede en handel, worden Venetiaanse burgers in Tunis uitgesloten van represaille.<sup>46</sup>

Ook de bestrijding van piraten ging deel uitmaken van verdragen. Een mooi voorbeeld is het in 1311 gesloten bestand tussen Engeland en Castilië, dat een einde maakte aan de maritieme oorlog tussen het destijds Engelse Bayonne, en de Castiliaanse havens Castro Urdiales, Santander en Laredo. Daarover was sinds 1309 onderhandeld. Beide partijen waren overeengekomen elk twee vertegenwoordigers af te vaardigen die elkaar midden op de brug in Fuenterabia, op de grens van Gascogne en Castilië, ontmoetten om te onderhandelen over vrede en wederzijdse kwesties van piraterij en de daaruit voortgekomen wederzijdse schadeclaims met risico op represailles af te doen. Afgesproken werd dat piraten van beide kanten werden veroordeeld tot het betalen van de helft van de schade die was opgegeven door slachtoffers. Wellicht hield deze regeling hiermee rekening met overdrijving door de slachtoffers. Een lijst met namen van de getroffenen, hun verliezen en de namen van de piraten waren bij het verdrag gevoegd. De lokale autoriteiten van beide zijden werd opgedragen de betaling van de schadevergoedingen af te dwingen. Wanneer zij op enigerlei wijze niet in staat waren dit te realiseren zouden de lokale bestuurders de bedragen uit hun eigen zak moeten betalen, of daartoe uiteindelijk door de koningen van Engeland en Castilië worden gedwongen. Zonder bemoeienis van hogerhand gingen lokale bestuurders er niet toe over zelf verantwoordelijkheid te nemen voor de daden van hun burgers. Het verantwoordelijk stellen van lokale bestuurders vergrootte de kans op het doorbreken van de spiraal van geweld en van wederzijdse represailles.<sup>47</sup>

Zoals we al even zagen, bleef het afsluiten van verdragen gericht op het vermijden van represaille en het bestrijden van piraterij niet beperkt tot Europese of latijns-christelijke partijen. Genua sloot verdragen met de Byzantijnse keizer in 1261 en 1272. In het in 1261 gesloten verdrag van Nymphaeum zegde de

46 G. Jehel, *L'Italie et le Maghreb au Moyen Âge. Conflits et échanges du VII<sup>e</sup> au X<sup>e</sup> siècle* (Parijs 2001) 106–107. B. Doumerc, *Venise et l'émirat hafside de Tunis, 1231–1535* (Parijs 1999) 21–24. L. de Mas Latrie, 'Traités de paix et de commerce entre les chrétiens et les arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen Âge', *Bibliothèque de l'École des Chartes* 6<sup>e</sup> serie, 27<sup>e</sup> jrg deel 2 (1866), 409–44 geeft een overzicht van 45 verdragen gesloten tussen christelijke partijen in Europa en islamitische partijen in Noord-Afrika in de periode 1157–1465. Uitgave in L. de Mas Latrie, *Traités de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen Âge* 1–11 (Parijs 1866–1872)

47 Heebøl-Holm, *Ports*, 209–12, 224–26.

keizer toe alle piraten te zullen vervolgen en straffen die tegen Genuezen optraden. In het verdrag van 1272 werd vastgelegd dat Genuese piraten door Genua vervolgd en gestraft zouden worden; wanneer de stadstaat dit naliet, zou de hele Genuese gemeenschap in Byzantium verantwoordelijk worden voor de schadevergoeding van de slachtoffers. Ook zou Genua Genuezen moeten straffen die zich verbonden met partijen die in oorlog waren met het Byzantijnse rijk. Wanneer Genua dit naliet, zou de keizer dergelijke Genuezen volgens de in Byzantium geldende wetten mogen straffen. Deze clausule was gericht tegen de vele Genuezen die als kapers optraden in dienst van Byzantijnse vijanden. Ook Venetië sloot verdragen met de keizer, in 1265, 1268 en 1277, waarin afspraken werden gemaakt over de bestrijding van piraten. Venetië zegde toe Venetiaanse piraten te zullen arresteren en straffen die schade toebrachten aan het rijk en ook de keizer te zullen helpen bij het oppakken van Venetiaanse en niet-Venetiaanse piraten die actief waren vanuit de eilanden in de Egeïsche zee. In 1277 werd, met terugwerkende kracht, wederzijdse schade-loosstelling vastgelegd en toegezegd door respectievelijk de keizer en Venetië voor Venetianen en inwoners van het Byzantijnse rijk die hadden geleden onder piraterij van respectievelijk Byzantijnse en Venetiaanse piraten. In 1278 diende Venetië een lijst in van meer dan honderd bladzijden waarin ruim honderd Venetiaanse handelaren verslag deden van de schade die ze hadden geleden door toedoen van piraten waarvan er velen als kaper in dienst waren van keizer Michael VIII Palaeologus. In zijn autobiografie meldde de keizer trots dat hij de Egeïsche zee had ontdaan van piraten, maar de keerzijde van zijn beleid verzuimde hij te vermelden. De kapers die hij als piratenbestrijders had ingezet overschreden massaal hun kaperbrieven en terroriseerden de zee.<sup>48</sup>

Ook in verdragen gesloten tussen Pisa, Genua of Venetië met islamitische vorsten werden bepalingen omtrent piraterijbestrijding opgenomen. In deze verdragen, die een juridisch kader boden voor de handel tussen de Italiaanse maritieme republieken en Noord-Afrika, neemt het streven naar beperking van piraterij en van de gevolgen ervan een belangrijke plaats in.<sup>49</sup> Zo bepaalt een verdrag tussen Pisa en de al genoemde Hafsiden uit 1234 dat wanneer een Pisaan piraterij of kaapvaart bedrijft tegen Ifriqiya of Bougie/Béjaïa de

48 P. Charanis, 'Piracy in the Aegean during the Reign of Michael VIII Palaeologus', *Annuaire de l'Institut de philologie et d'histoire orientales et slaves* x (1950) 127–36, aldaar 134–36. M. Balard, *La Romanie génoise (XIIe-début du xve siècle)* II (Rome 1978) 590–591.

49 Jehel, *L'Italie et le Maghreb*, 77, 105. M. Ouerfelli, 'Les enjeux commerciaux dans les traités de paix et de commerce entre Pise et les États du Maghreb au Moyen Âge (XIIe-XIVe siècle)' in: A. Nef e.a. eds., *Les territoires de la Méditerranée XIe-XVIIe siècle* (Rennes 2013) 205–15, aldaar 212–13.

‘podestas en consuls van Pisa recht moeten doen zowel ten aanzien van zijn persoon als zijn goederen.’<sup>50</sup> In een in 1290 gesloten verdrag tussen Genua en de Egyptische sultan Qalawun werd vastgelegd dat Egyptenaren gevrijwaard zouden blijven van Genuese aanvallen op zee.<sup>51</sup>

Tussen 1133 en 1397 zijn dertien verdragen bekend die zijn gesloten tussen Pisa en Maghrebijnse vorsten.<sup>52</sup> Er zijn historici die sceptisch staan tegenover deze verdragen omdat de Latijnse en Arabische versies soms inhoudelijk van elkaar afwijken en zo de prioriteiten van de twee verdragspartijen weerspiegelden. Er is wel gesuggereerd dat dit de oorzaak was dat deze verdragen zo vaak niet werden nageleefd. Toch bleek juist wel overeenstemming te bestaan over het principe piraterij te bestrijden en zo represailles, met alle nadelige gevolgen voor de handel, te vermijden. Dit kan de relatief hoge frequentie waarmee deze verdragen werden gesloten deels verklaren. Kennelijk bestond wederzijds behoefte de normen die de (handels)betrekkingen regelden steeds weer vast te leggen. De handelsbelangen die op het spel stonden wogen zwaarder dan de risico's verbonden met politieke, religieuze en culturele verschillen.<sup>53</sup>

De gesloten verdragen en de erin vastgelegde afspraken bleken steeds fragiel, of het nu was tussen Europese verdragspartijen, tussen Europeanen en Byzantijnen of tussen Europeanen en Noord-Afrikanen, aan de Middellandse Zee of aan de Atlantische Oceaan. In zoverre hebben de sceptici gelijk. Het garanderen van voortdurende vreedzame omgang tussen zeevarenden was onmogelijk. Maar geen enkele middeleeuwse overeenkomst had de ambitie om een conflict definitief te beëindigen. Overtredingen waren een constante waar voortdurend over kon worden onderhandeld en die beperkt konden blijven door middel van het represaillesysteem van het arresteren van goederen en represaille op zee. De besproken verdragen beoogden niet zozeer een totale beëindiging van vijandelijkheden als wel een beteugeling van geschillen en het vermijden van represaille voordat deze tot grootschalige vergeldingsmaatregelen konden uitgroeien.<sup>54</sup> Ook al slaagden de verdragspartijen er niet in duurzame vrede te realiseren, de gesloten verdragen dienden wel een ander doel,

50 D. Valérian, ‘La course et la piraterie en Méditerranée occidentale à la fin du Moyen Âge : entre activité économique et instrument politique’ in: A. Nef e.a. eds., *Les territoires de la Méditerranée XIe-XVIIe siècle*, 35–49, aldaar 46–47.

51 S.A. Epstein, *Genoa and the Genoese, 958–1528* (Chapel Hill 1996) 180.

52 Met de Almoraviden, de Almohaden en met de Hafsiden. Ouerfelli, ‘Les enjeux’, 209.

53 Ouerfelli, ‘Les enjeux’, 209. De Mas Latrie, ‘Traité de Paix’, 415–517. Epstein, *Genoa and the Genoese*, 180–81. P.M. Holt, ‘Qalawun’s Treaty with Genoa in 1290’, *Der Islam. Zeitschrift* 57 (1980) 101–108. R. Constable, *Housing the Stranger in the Mediterranean World: Lodging, Trade, and Travel in Late Antiquity and the Middle Ages* (Cambridge 2003) 128, 285.

54 Keen, *Laws of War*, 207–17.

namelijk het versterken van de macht van de vorst of de staat, in het bijzonder in de (zee)grensgebieden en de havensteden.<sup>55</sup> Dit streven naar soevereiniteit is ook herkenbaar in de trend richting wederzijdse erkenning dat kwesties over piraterij moesten worden beslecht in het land of de stad waar de piraat vandaan kwam.<sup>56</sup>

De intra-Europese concurrentie tussen de Italiaanse maritieme republieken werd onder andere gevoerd via de genoemde verdragen met buiten-Europese verdragspartijen als de Byzantijnse keizer en de Noord-Afrikaanse vorsten zoals later tussen de Europese overzeese imperia en chartermaatschappijen – bijvoorbeeld de Verenigde Oost-Indische Compagnie en de West-Indische Compagnie – die verdragen sloten met autochtone autoriteiten in Azië, Amerika en Afrika. Deze door internationale handel gemotiveerde verdragen hebben mijns inziens intra-Europees normversterkend gewerkt voor de ontwikkeling van het volkenrecht. Deze hypothese zou ik graag hanteren als uitgangspunt voor verder onderzoek. Hier beperk ik me tot het noemen van twee aspecten van deze dynamiek aan de hand van twee voorbeelden: ten eerste verwezen de Italiaanse maritieme republieken naar elkaars verdragen in de onderhandelingen met de Byzantijnse keizers en de Noord-Afrikaanse vorsten. Venetië en Genua namen de privileges van Pisa in Tunis als uitgangspunt voor de onderhandelingen met de Hafsidische sultan over de privileges die zij zelf in Tunis wensten te verkrijgen.<sup>57</sup> Ten tweede zien we dat deze verdragen zich kenmerken door een min of meer vaste vorm en inhoud. Zij ondergingen tussen circa 1150 en het einde van de middeleeuwen geen grote veranderingen.<sup>58</sup> Zo stond het laatste verdrag tussen Pisa en de Hafsiden uit 1397 model voor het eerste verdrag dat Florence, in 1421, sloot met de Hafsidische sultan.<sup>59</sup> Florence, dat sinds 1406 de scepter over Pisa zwaaide, sloot daarmee dus aan bij een eeuwenoude traditie. Ook al werden deze verdragen geregeld met voeten getreden, na de beëindiging van conflicten werden zij steeds opnieuw afgesloten wat het dynamische karakter van de middeleeuwse maritieme diplomatie onderstreept.

55 Heebøl-Holm, *Ports*, 226–27.

56 Valérian, 'La course', 46–47.

57 Genua verwees ook naar Pisa in onderhandelingen met de Byzantijnse keizer. Constable, *Housing the Stranger*, 129–30, 153. Zie over de toekenning van privileges door de Byzantijnse keizer aan de Italiaanse stadsrepublieken in vergelijkend perspectief D. Penna, *The Byzantine Imperial Acts to Venice, Pisa and Genoa, 10th–12th Centuries. A Comparative Legal Study* (Den Haag 2012) hoofdstuk 5.

58 Jehel, *L'Italie et le Maghreb*, 105. Constable, *Housing the Stranger*, 129–30. Doumerc, *Venise et l'émirat hafside*, 23–24.

59 Ouerfelli, 'Les enjeux commerciaux', 215, n. 64.

Vanaf de veertiende eeuw en in toenemende mate in de vijftiende eeuw leidden onderbrekingen van vijandelijkheden, bestanden en verdragen binnen Europa steeds vaker tot het instellen van bilaterale commissies ('*commission mixtes*'). Deze bestonden uit zogenaamde 'handhavers van de vrede' ('*conservateurs de paix*'), zoals bijvoorbeeld bij de al genoemde totstandkoming van het bestand tussen Engeland en Castilië in 1311. De procedures voor dergelijke bilaterale commissies verliepen steeds volgens hetzelfde patroon: zij moesten buit- of prijszaken oplossen door klachten te ontvangen, de kwesties te onderzoeken, ze te accepteren als gefundeerd of ze te verwerpen, en in het eerste geval, de modaliteiten van restitutie en de hoogte van schadevergoeding vast te stellen. Deze procedures omvatten wederzijdse veiligheidsgaranties en hadden het doel represailles te vermijden.<sup>60</sup>

De landen langs de Atlantische kust van Europa, inclusief de Hanzesteden aan de Oostzee, intensiveerden in het laatste kwart van de vijftiende eeuw door middel van opeenvolgende internationale verdragen en unilaterale verklaringen de reglementering van particulier maritiem geweld. Frankrijk en Portugal bijvoorbeeld maakten in 1484 en 1485 bilaterale afspraken over het vermijden van represailles, het reglementeren van kaapvaart en het tegengaan van piraterij, waarmee het onderscheid tussen legaal en illegaal maritiem geweld door particulieren werd geëxpliciteerd. In 1478 legden de koning van Engeland en de hertog van Bourgondië in een verdrag vast geen piraten uit welk land dan ook in hun havens toe te laten. Engeland en Denemarken spraken in 1490 af hun onderdanen te verbieden piraten te steunen door het leveren van geld, voedsel, wapens en munitie. In 1473 en 1497 maakte Frankrijk gedetailleerde afspraken met respectievelijk de Hanze en met Engeland, in bilaterale verdragen vastgelegd, waarin het onderscheid tussen kapers en piraten en tussen goede en slechte ofwel legale en illegale prijzen werd gedefinieerd. Wie zich niet aan internationale verdragen en nationale ordonnances hield was piraat en elke prijs die niet rechtmatig was verklaard door een admiraliteit of een bevoegde rechtbank was het resultaat van piraterij.<sup>61</sup>

60 M. Mollat du Jourdin, 'De la piraterie sauvage à la course réglementée' in: G.A. Jaeger, *Vues sur la piraterie. Des origines à nos jours* (Parijs 1992) 70–92, aldaar 76–77. M. Russon, *Les côtes guerrières. Mer, guerre et pouvoirs au Moyen Âge. France-Façade océanique XIIIe-XVe siècle* (Rennes 2004) 335. L. Moal, *L'étranger en Bretagne au Moyen Âge. Présence, attitudes, perceptions* (Rennes 2008) 219–22.

61 Mollat, 'Piraterie sauvage', 79–84. Mollat, 'Guerre de course et piraterie à la fin du Moyen Âge: aspects économiques et sociaux. Positions de problèmes', *Hansische Geschichtsblätter* 90 (1972) 1–14, aldaar 12. E. Lewis, 'Responsability for Piracy in the Middle Ages', *Journal of Comparative Legislation and International Law* 3e serie 77 (1937) 77–89, aldaar 88–89. Het verdrag tussen Frankrijk en de Hanze van 25 augustus 1473: W. Stein ed., *Hansisches*



Zestiende-eeuwse en zeventiende-eeuwse verdragen bouwden voort op de zojuist besproken voorbeelden uit de vijftiende eeuw. Hoewel ook in de vroegmoderne tijd nog wel werd geprobeerd te komen tot de afhandeling van prijszaken door middel van bilaterale commissies, hoven van arbitrage of bilaterale tribunalen zoals bijvoorbeeld in verdragen van de Nederlandse Republiek met Engeland (1662), Denemarken (1666) en Zweden (1679), werd de afspraak dat op zee behaalde prijzen juridisch moesten worden beoordeeld door ‘nationale’ rechtsinstellingen als de admiraliteit het meest gangbaar.<sup>62</sup> Kortom, internationale afspraken gericht op de regeling van maritieme conflicten die binnen ‘nationale’ kaders hun beslag kregen.

Tot nu toe gingen we uit van de verdragsluitende partijen, waarmee we ons midden in de volkenrechtsgeschiedenis bevonden. Laten we nu van perspectief veranderen door te bekijken hoe slachtoffers van maritieme conflicten schadevergoeding of genoegdoening konden eisen. Daaruit zal blijken dat het streven van het openbare gezag naar het beschermen van zijn onderdanen of burgers buiten het eigen rechtsgebied enerzijds en het bieden van mogelijkheden tot schadeverhaal aan buitenlandse slachtoffers van maritiem geweld door eigen onderdanen binnen het eigen rechtsgebied anderzijds een winwinsituatie opleverde voor zowel de slachtoffers als voor de politieke autoriteiten van beide zijden. Hiermee wordt duidelijk dat het premoderne volkenrecht of internationaal publiekrecht niet los gezien kan worden van de regels die wij nu kwalificeren als behorend tot het internationaal privaatrecht.

### *Regeling van maritieme conflicten door geschillenbeslechting*

In concrete gevallen werd naar de gesloten verdragen verwezen. Zo beklagde Pisa zich op 23 april 1181 per brief bij de kalief van de Almohaden – de dynastie die in de twaalfde eeuw heerste over grote delen van de Maghreb en over

---

*Urkundenbuch* x 1471–1485 (München en Leipzig 1916) 136–38, nr. 236. Zie ook een ordonantie van de Franse koning van 17 december 1496 met gedetailleerde bepalingen over de Franse verantwoordelijkheid voor piraterij door Franse zeelieden en over de wijze van berechting, bewaard in Kampen. W. Stein ed., *Hansisches Urkundenbuch* xi 1486–1500 (Leipzig 1907) 603–07, nr. 980. Het verdrag tussen Frankrijk en Engeland van 24 mei 1497, gesloten in Boulogne sur mer: Decrusy en Armet eds., *Recueil general des anciennes lois françaises* xi (Parijs 1827) 283–88, nr. 141.

62 Mollat, ‘Piraterie sauvage’, 84, Roelofsen, *Studies*, 177. J.H.W. Verzijl, W.P. Heere en J.P.S. Offerhaus, *International Law in Historical Perspective* Part IX-C The Law of Maritime Prize (Dordrecht, Boston en Londen 1992) 668–69. A. Pérotin-Dumon, ‘The Pirate and the Emperor: Power and the Law of the Seas, 1450–1850’ in: J.D. Tracy ed., *The Political Economy of Merchant Empires. State Power and World Trade, 1350–1750* (Cambridge 1991) 196–227, aldaar 202.

Andalusië – dat een schip geladen met graan afkomstig uit Sicilië in beslag was genomen door de gouverneur van Tripoli, dat de lading was geroofd en de Pisaanse handelaren gevangen waren gezet. Pisa eiste de vrijlating van zijn handelaren en teruggave van de goederen onder verwijzing naar de gesloten verdragen. In 1200 beklaagden Almohadische autoriteiten zich op hun beurt bij de stad Pisa over Pisanen die schepen en goederen hadden geroofd van Tunesiërs en eisten schadevergoeding.<sup>63</sup>

Deze voorbeelden laten zien dat autoriteiten tegenover hun buitenlandse collega's opkwamen voor de belangen van hun onderdanen. Dit roept de vraag op in hoeverre de gemaakte afspraken over beperking van represaille en de bestrijding van piraterij werden nagekomen. Slachtoffers van maritiem geweld, als ze het al overleefden, zullen vaak geen klacht hebben ingediend bij het gezag van de dader. Wanneer de vorst van de boosdoener in oorlog was met de vorst van het slachtoffer was het indienen van een klacht of eis tot schadevergoeding praktisch onmogelijk en van weinig nut. Juist dan was het risico ten prooi te vallen aan maritiem geweld groot omdat zowel piraten als kapers hun slag konden slaan terwijl hun risico op het moeten betalen van schadevergoeding zo goed als nihil was.<sup>64</sup> Wanneer er geen oorlog was tussen de autoriteiten van de partijen in een kwestie van maritiem geweld lagen de zaken gecompliceerder. In het Middellandse-Zeegebied zijn voor de periode tussen 1200 en circa 1410 tussen 750 en 800 zaken bekend waarin individuele handelaren of groepen investeerders een veelal met naam genoemde aanvaller ervan betichtten hun schip en/of lading op gewelddadige wijze, *'in more'* of *'in modo piratico'* te hebben geroofd ondanks vriendschappelijke betrekkingen ofwel een bestaand verdrag of alliantie. Op basis van dergelijke beschuldigingen eisten deze handelaren, al dan niet ondersteund door hun vorst of (stad)staat, teruggave van gestolen schip en/of lading of betaling van de geleden schade.<sup>65</sup>

Dergelijke procedures sloegen als het ware een juridische brug tussen de klachten van individuele handelaren, de politieke entiteiten waartoe ze behoorden én de politieke entiteiten van de maritieme aggressors die deze handelaren beschuldigden. Van beide zijden profiteerden de politieke entiteiten van deze processen in die zin dat ze hun soevereiniteit over de verschillende partijen bevestigden, of het nu was in de rol van pleitbezorger of in de rol van rechter en ongeacht de afloop van de processen. Bovendien leverden de proceskosten inkomsten op. Vereffening van de geleden schade kon dienen als diplomatieke veiligheidsklep waarmee represailles en verdere escalatie van

63 Ouerfelli, 'Les enjeux', 209, 213–14.

64 Coulon, *Barcelone et le grand commerce d'orient*, 201.

65 Sohmer Tai, 'Marking Water', 6.

geweld tussen onderdanen van de betrokken politieke entiteiten kon worden voorkomen.<sup>66</sup>

Genua bijvoorbeeld, realiseerde zich dat vergoeding van de schade toegebracht door Genuese piraten de prijs was die betaald moest worden voor de voortgang van de internationale handel en richtte daartoe zelfs een speciale instelling op: het *Officium Robarie* of 'Roofkantoor', dat functioneerde tussen 1301 en het begin van de vijftiende eeuw. Iedereen – christenen, moslims of joden – afkomstig uit landen waarmee Genua niet in oorlog was en die schade had geleden door Genuese piraterij, kon een klacht indienen. Een paar keer per jaar handelden ambtenaren van het Roofkantoor dergelijke klachten af door de piraten aan te schrijven en teruggave van de goederen of terugbetaling van de schade te verzoeken of deze desnoods af te dwingen. Door strikte toepassing van deze procedure probeerde Genua het beroven van handelspartners terug te dringen en zo te voorkomen dat Genuezen slachtoffer werden van represaillemaatregelen. Kerkelijke bezwaren tegen de mogelijkheid voor niet-christenen om schadeclaims in te dienen legden het af tegen de economische belangen die op het spel stonden.<sup>67</sup>

Tussen 1350 en 1500 werd rond het Middellandse-Zeegebied het toekennen van represaillebrieven steeds meer aan banden gelegd. Het aantal toegekende brieven nam af en voor zover ze werden verstrekt golden strengere voorwaarden voor de uitvoering van represaille.<sup>68</sup> Ook in Noord-Europa bestond de wens het represaillesysteem te beperken. In het Groot Privilege van 1477, dat de Nederlandse onderdanen de nieuwe landsvrouw Maria van Bourgondië afdwongen in ruil voor haar erkenning, was één van de bepalingen niet de hele gemeenschap in de represaille te betrekken maar deze te beperken tot de boosdoener.<sup>69</sup> Dit voorbeeld laat zien dat de wens represaille te beperken ook vanuit de (handels)gemeenschap kwam – *bottom-up* –, dus niet alleen van

66 Ibidem.

67 B.Z. Kedar, 'L'Officium Robarie di Genova: un tentativo di coesistere con la violenza', *Archivio storico Italiano* 525 jrg 143 (1985) 331–72, aldaar 331–32, 357. L. de Mas Latrie, 'L'Officium Robarie ou l'office de la piraterie à Gênes au Moyen Âge', *Bibliothèque de l'École des Chartes. Revue d'érudition consacrée spécialement à l'étude du Moyen Âge* 53 (1892), 264–72. Epstein, *Genoa*, 180. Jehel, *L'Italie et le Maghreb*, 77. I.B. Katele, 'Piracy and the Venetian State: The Dilemma of Maritime Defense in the Fourteenth Century', *Speculum* 63 (1988) 865–89, aldaar 887–88. Valérian, 'La course', 42.

68 Sohmer Tai, 'Marking Water', 7.

69 Het betrof de Vlaamse versie van het Groot Privilege. W.P. Blockmans en E.I. Strubbe eds., 'Privilege voor het graafschap Vlaanderen, 11 februari 1477' in: W.P. Blockmans ed., 1477. *Het algemene en de gewestelijke privilegiën van Maria van Bourgondië voor de Nederlanden*. Standen en landen 80 (1985), 126–44, aldaar 137.

hogerhand, van 'staatswege', werd geïnitieerd. Terwijl de nadelen van het represaillesstelsel gaandeweg in Europa werden onderkend en het in de praktijk steeds minder werd gebruikt, bleef het nog lange tijd gehandhaafd in het internationale publiekrecht, al werd het door steeds meer voorwaarden beperkt. Als mogelijkheid werd het nog vermeld in de vredes van Rijswijk (1697) en Utrecht (1713) maar in latere verdragen was er geen sprake meer van. Het is nooit formeel afgeschaft, maar het represaillesstelsel stierf uiteindelijk een stille dood.<sup>70</sup>

De prijsrechtspraak speelde een belangrijke rol in het terugdringen van represaille waartoe immers pas na rechtsweigerings kon worden overgegaan. Voor slachtoffers van maritieme conflicten bood de prijsrechtspraak de mogelijkheid verloren goederen terug te krijgen of schadevergoeding te eisen, zodra de oorlogvoerende partijen een bestand of vrede sloten. Tegelijkertijd bood de prijsrechtspraak de vorst of de stadstaat controle achteraf van eigen marinekapiteins en kapers. Eén van de basisprincipes van het prijzenrecht was namelijk de eis dat 'elke prijs moet worden beoordeeld'.<sup>71</sup> Al vroeg – in Engeland en Frankrijk zijn voorbeelden bekend uit de veertiende eeuw<sup>72</sup> – werd de beoordeling van prijzen toevertrouwd aan de admiraal en zijn admiraliteit. Hoewel de admiraal en zijn instelling in de late middeleeuwen de exponent bij uitstek werden van de extraterritoriale maritieme jurisdictie van de vorst, genoten zij in de praktijk geen exclusieve rechtsmacht in zeezaken. In verschillende landen en steden werden ook andere instanties als reguliere rechtbanken met de prijsrechtspraak belast zoals bijvoorbeeld het Hof van Holland en was herziening of beroep mogelijk bij het hof van de vorst. De prijsrechtspraak was in het bijzonder van betekenis in een tijd waarin de zeemacht van de vorst of staat in belangrijke mate werd uitgevoerd door militaire ondernemers voorzien van commissiebrieven, veelal kapers, voor wie buit een belangrijke drijfveer was.<sup>73</sup> In de premoderne tijden werd de afhandeling van prijszaken sterk bepaald door politieke omstandigheden en beïnvloed door diplomatieke betrekkingen

70 R. de Mas Latrie, 'Du droit de marque ou droit de représaille', 574–75. Zie ook R. de Mas Latrie, *Du droit de marque ou droit de représaille au Moyen-Âge suivi de pièces justificatives* (Paris 1875). Voor recente literatuur over represaille, zie de verwijzingen in noot 26. Meest recent is Heebøl Holm, *Ports*. Represaille bleef wel in het zeeoorlogsrecht bestaan.

71 Verzijl, Heere, Offerhaus, *International Law*, 576.

72 E.S. Roscoe, *A History of the English Prize Court* (Londen 1924) 4–5. A. Dumas, *Étude sur le jugement des prises maritimes en France jusqu'à la suspension de l'office d'amiral* (1627) (Parijs 1909) 36, 56, 63–65.

73 Verzijl, Heere en Offerhaus, *International Law*, 121, 576.

zoals aan de hand van verschillende case studies is aangetoond.<sup>74</sup> Hiermee raakt de volkenrechtsgeschiedenis aan de al genoemde maritieme diplomatie, die een interessante invalshoek biedt voor verder onderzoek waaraan ik met mijn leeropdracht hoop bij te dragen.

Aangezien de admiraal deelde in de opbrengst van behaalde prijzen – hij had bijvoorbeeld in Frankrijk en in de Nederlanden het recht op tien procent van de buit, het zogenaamde recht van de tiende penning – had hij persoonlijk belang bij het rechtmatig verklaren van die prijzen. Dit werkte remmend op de veroordeling van kapers die over de schreef gingen. De mogelijkheid van beroep moest dit risico op belangenverstrengeling ondervangen.<sup>75</sup> In Sicilië had men het risico op ambtsmisbruik door de admiraal proberen te voorkomen door in 1239 in de reglementen betreffende het admiraalsambt – de oudst bekende van Europa – te bepalen dat kapers voor vertrek een borg moesten betalen waarvan eventuele schade door hen toegebracht aan schepen van bondgenoten zou worden vergoed. Wanneer de betaalde borg niet toereikend was, zou de admiraal zelf het verschil moeten bijpassen. Zo werd afgedwongen dat hij de restricties voor kapers daadwerkelijk zou doorvoeren en werd voorkomen dat hij het met hen onderhands op een akkoordje zou gooien.<sup>76</sup>

### *De criminalisering van de piraat en de disciplineren van de kaper en de admiraal*

In middeleeuws Europa was het straffen van piraten niet de norm. In het Duitse rijk bijvoorbeeld werd (zee)roof pas met de Eeuwige Landvrede van

- 
- 74 E. Sohmer Tai, 'Piracy and Law in Medieval Genoa: The Consilia of Bartolomeo Bosco', *Medieval Encounters* 9, nr. 2–3 (2003) 256–82; Idem, 'Restitution and the Definition of a Pirate: The Case of Sologrus de Nigro', *Mediterranean Historical Review* 19 nr. 2 (2004) 34–70; Roelofsen, *Studies*; L. Sicking, 'Recht aan zee. De afhandeling van prijszaken na het bestand van Bomy en de vrede van Nice met Frankrijk (1537–1538)', *Verslagen en mededelingen van de Stichting tot uitgaaf der bronnen van het oud-vaderlandse recht*. Nieuwe reeks 10 (1999) 163–80; Idem en C.H. van Rhee, 'Prijz, procedure en proceskosten. De afhandeling van een prijszaak volgens de romano-canonieke procedure voor de Admiraliteit en de Grote Raad van Mechelen tijdens de Engels-Schotse oorlog van 1547', *Tijdschrift voor rechtsgeschiedenis* 71 (2003) 337–56; A. Wijffels en I. van Loo, 'Zealand Privateering and the Anglo-Spanish Peace Treaty of 1630. The Admiralty Proceedings in the Case Le Clercq c. Lopez Fernandez' in: B.C.M. Jacobs en E.C. Coppens eds., *Een rijk gerecht. Opstellen aangeboden aan prof. Mr. P.L. Nève* (Nijmegen 1998) 635–71.
- 75 J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne, 1384–1482* (Lille 1995) 30. Verzijl, Heere en Offerhaus, *International Law*, 108, 617, 663–64.
- 76 Uitgave van deze reglementen in J.L.A. Huillard-Bréholles ed., *Historia diplomatica Frederici Secundi* 5, eerste gedeelte (Parijs 1857) 577–83. Mott, *Sea Power*, 65–68. Menager, *Amiratus*, 115–19.

1495, die vetevoering afschafte, van een gebruikelijk middel in een vete tot een delict waarop de doodstraf stond.<sup>77</sup> Zoals we gezien hebben werden piraterijkwesties afgedaan als civiele zaken gericht op schadevergoeding. Piraten, edelen maar ook anderen die een vooraanstaande positie in de samenleving innamen – in de maritieme gemeenschap van een haven – of eerder goede diensten hadden bewezen, kregen bovendien relatief gemakkelijk kwijtschelding van straf. Scheepsbezit, ervaring en expertise in maritiem geweld konden daarbij van doorslaggevend belang zijn.<sup>78</sup> Maar ook in de vroegmoderne tijd hadden admiralen er vaak geen belang bij kapers die hun kaperbrieven overschreden als piraten ter dood te veroordelen omdat dit verlies betekende van expertise, gevechtskracht en particuliere geweldsmiddelen.

De criminalisering van de piraat maakt onderdeel uit van een geleidelijk proces van criminalisering van geweld dat plaatsvond in de late middeleeuwen. Dit proces moet gezien worden in de context van de opkomende soevereine macht die zich mede door middel van rechtspraak probeerde te vestigen.<sup>79</sup> Er zijn aanwijzingen dat in de Italiaanse maritieme republieken al rond het midden van de veertiende eeuw, en mogelijk al eerder, kapitale straffen stonden op piraterij, maar de vraag is in hoeverre deze daadwerkelijk werden toegepast.<sup>80</sup> De Hanzesteden Hamburg (1359) en Lübeck (1374) ontvingen in de tweede helft van de veertiende eeuw het keizerlijke privilege *pyratas et spoliatores* (plunderaars) of *wasser rawber* te mogen arresteren en veroordelen, maar de toe te kennen straf werd niet vermeld.<sup>81</sup> Terechthellingen vanwege piraterij zijn in Hamburg vanaf 1400 gedocumenteerd. Zij vonden plaats op het eiland Grasbrook in de Elbe, bij de toegang tot de haven, als afschrikwekkend voorbeeld. Er zijn ter plekke diverse schedels opgegraven aan de bovenkant voorzien van gaten die geen twijfel laten bestaan over de wijze waarop ze op staken of balken ten toon waren gesteld.<sup>82</sup> De beruchte Klaus Störtebeker en Godeke Michels vonden hier hun einde.<sup>83</sup>

77 Andermann, 'Seeraub', 23–24, 29–30. R. Sprandel, 'Das Raubrittertum und die Entstehung des öffentlichen Strafrechts', *Saeculum* 57 nr. 1 (2006) 61–76, aldaar 69.

78 Heebøl-Holm, *Ports*, 242–43. Russon, *Les Côtes*, 314–16, 328.

79 W. Blockmans en P. Hoppenbrouwers, *Introduction to Medieval Europe, 300–1500* (Londen en New York 2014) 186–87, 384–86. Rousseaux, 'Conclusion', 348.

80 Katele, 'Piracy and the Venetian State', 869. Sohmer Tai, 'Legal Status of Piracy', 839, 845 n. 14. Idem, 'Marking Water', 2–3, 8–9.

81 Andermann, 'Seeraub', 28–29.

82 R. Wiechmann, Eilin Einfeldt en K. Püschel, "... men scholde en ere hovede afhoven und negele se uppe den stok". Die Piratenschedel vom Grasbrook' in: J. Bracker en G. Rohmann eds., *Gottes Freund aller Welt Feind. Von Seeraub und Konvoifahrt. Störtebeker und die Folgen* (Bremen en Hamburg 2001) 52–79, aldaar 55, 61.

83 W. Ehbrecht, 'Die Ereignisse von 1400/1401/1402 in den Quellen' in: idem ed., *Störtebeker*, 37–56, aldaar 55.

In de Noord-Duitse Hanzesteden vond de opkomst van het Ciceroparadigma als normatief kader weerklank in de uitdrukking van de piraat als '*Godes vrende unde al der werlt vyande*'.<sup>84</sup> Hoewel het nog te vroeg is voor definitieve conclusies lijken grote autonome zeehandelssteden – de Italiaanse maritieme stadstaten en Hanzesteden – het voortouw te hebben genomen in de criminalisering van piraten, in de vroegmoderne tijd gevolgd door de naar soevereiniteit strevende vorsten. Voor Engeland,<sup>85</sup> Bretagne<sup>86</sup> en Frankrijk<sup>87</sup> is namelijk vastgesteld dat de doodstraf voor piraterij zelden of nooit werd toegepast voor het einde van de vijftiende eeuw.

Terwijl de piraat werd gecriminaliseerd, werden de admiraal en de kaper gedisciplineerd. De admiraal van Vlaanderen, Jan Blankaert, bijvoorbeeld werd verbannen nadat hij zich in 1405, samen met enkele andere Vlaamse edelen, schuldig had gemaakt aan het willekeurig aanvallen van vijandige en bevriende schepen.<sup>88</sup> Ook kaperkapiteins, in het bijzonder wanneer ze waren aangesteld om te patrouilleren en illegale handel te onderscheppen, konden rekenen op straffen die werden opgelegd naast de veroordeling tot het betalen van schadevergoeding wanneer een prijs onterecht was verkregen. Dat ondervond kapitein Tommaso Grimaldi die in 1426 door Genua werd verbannen omdat hij een Venetiaans schip had aangevallen terwijl de twee stadsrepublieken op dat moment niet met elkaar in oorlog waren.<sup>89</sup>

Met de criminalisering van de piraterij uit hebzucht lijkt het Ciceroparadigma de overhand te krijgen. Maar schijn bedriegt want ook de piraten volgens het Augustinusparadigma werden gecriminaliseerd. Zoals gezegd waren piraten volgens deze zienswijze vijanden van de eigen gemeenschap, of het nu onderdanen van vijandelijke staten of opstandige rebellen waren. In concreto werden kapers in dienst van politieke tegenstanders als piraten gecriminaliseerd. De Vitaliënbroeders bijvoorbeeld waren voor 1395 kapers die met steun van de hertog van Mecklenburg strijd leverden tegen koningin Margaretha van Denemarken. Zij werden niettemin door de Hanzesteden als zeerovers gecri-

---

84 De uitdrukking wordt gebruikt in een brief van 4 mei 1398 van Hanzekooplieden in Brugge aan een Hanzedag bijeen in Lübeck. *Hanserecesse* eerste serie, iv (Leipzig 1877) 432, nr. 453. J. Bracker, 'Klaus Störtebeker – nur einer von ihnen. Die Geschichte der Vitalienbrüder' in: Ehbrecht ed., *Störtebeker*, 57–84, aldaar 81–82.

85 Rubin, *The Law of Piracy*, 32–36. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain, 660–1649* (Londen 1997) 149.

86 Russon, *Les Côtes*, 328.

87 Prétou, 'Du « larron écumeur de mer » aux « pirathes »'.

88 J. Paviot, *La politique navale*, 20, 57, 251. Russon, *Côtes guerrières*, 330.

89 Sohmer Tai, 'Marking Water', 8.

minaliseerd.<sup>90</sup> Zo kan ook de aanduiding en berechting van de watergeuzen als piraten door de hertog van Alva worden gezien.<sup>91</sup> Ook het verdrag van 1615 tussen Portugal en het Moghulrijk waarin werd afgesproken om niet alleen de Nederlanders en de Engelsen maar ook de onafhankelijke bewoners van de Malabar kust te bestrijden als piraten kan in dit perspectief worden geplaatst.<sup>92</sup> Wanneer vrede werd gesloten konden de voormalige tegenstanders met terugwerkende kracht worden gerehabiliteerd van illegale piraten tot erkende kapers van de voormalige tegenstander. Dit gebeurde eind veertiende eeuw met veel kapiteins uit Savona, een havenstad die overheersing door Genua betwistte. Deze kapiteins maakten de Ligurische Riviera onveilig ten koste van Genuezen. Zij werden aanvankelijk door Genua gecriminaliseerd als piraten, onder andere door het genoemde *Officium Robarie*. Dit Roofkantoor was na 1339 tot binnenlands agentschap gereorganiseerd waar niet langer buitenlanders maar Genuezen zelf, die slachtoffer claimden te zijn geworden van piraterij, petities konden indienen. Tussen 1394 en 1397 handelde het bureau maar liefst 130 zaken af betreffende plunderingen van rebellen langs de Riviera. In de in 1397 gesloten vrede tussen de twee steden erkende Genua de kapiteins uit Savona als kapers door de periode waarin zij actief waren geweest niet als opstand maar als oorlog aan te merken.<sup>93</sup>

Het berechten of straffen van kapers in overtreding kon worden ingezet in diplomatieke betrekkingen. Zo distantieerde koning Peter IV van Aragon zich in 1386 tegenover de Mammelukse sultan al-Zāhir Barkūk van Egypte van de edelman Guillem Ramon de Montcada nadat deze zich schuldig had gemaakt aan piraterij. Het doel van de Aragonese vorst was te voorkomen dat de handelsbetrekkingen tussen Barcelona en Alexandrië nadelige gevolgen zouden ondervinden.<sup>94</sup> Uit vrees dat de vorst van het Moghulrijk, Aurangzeb, de Britse regering verantwoordelijk zou stellen voor piraterij door Engelsen met alle gevolgen voor de handel van de Engelse Oost-Indische Compagnie van dien gaven de Engelsen een duidelijk signaal door de ophanging in 1701 van kapitein

90 M. Puhle, 'Die Vitalienbrüder – Söldner, Seeräuber', in: Ehbrecht, *Störtebeker*, 15–21, aldaar 18 en 20. Andermann, 'Seeraub', 26–27. Ph. Dollinger, *La Hanse*, (Paris 1964) 104–06. K. Friedland, 'Maritime Law and Piracy: Advantages and Inconveniences of Shipping in the Baltic' in: A.I. Macinnes, T. Riis en F. Pedersen eds., *Ships, Guns and Bibles in the North Sea and Baltic States, c. 1350-c. 1700* (East Linton 2000) 30–37, aldaar 35. M. Puhle, *Die Vitalienbrüder* (Frankfurt en New York 1994).

91 J.C.A. de Meij, *De watergeuzen en de Nederlanden 1568–1572* (Amsterdam en Londen 1972) 4, 202–05.

92 Kempe, 'Remotest Corners', 357, 361.

93 Sohmer Tai, 'Marking Water', 9.

94 Coulon, *Barcelone*, 51, 203–204.



Kidd in Londen. Deze Schot was aangesteld om piraten te bestrijden maar verviel zelf tot piraterij.<sup>95</sup>

Het onderscheid tussen de criminele piraat enerzijds en de erkende admiraal en kaper anderzijds mocht dan met de opkomst van de soevereine vorst of staat formeel helder zijn geworden, de praktijk was weerbarstig. De zestiende-eeuwse Engelse admiraal Charles Howard profiteerde persoonlijk van de vele prijszaken voor de Britse admiraliteit door de rechter van deze instelling te gebruiken als zijn franchisemanager. Gevangen piraten konden tegen betaling kwijtschelding van straf krijgen waarvan de opbrengsten in de zakken van de admiraal verdwenen. Hij verkocht gepredateerde represaillebrieven aan uit zee terugkerende piraten die hij zo in staat stelde hun activiteiten achteraf een zweem van wettigheid te verlenen. Ook rustte hij zelf schepen uit, vaak op kosten van de vorst, die piraterij bedreven onder het mom van piraterijbestrijding.<sup>96</sup>

Door het bieden van bescherming en recht streefden de vorst en de (stad)staat naar uitbreiding van soevereiniteit. Dit streven was niet alleen naar binnen gericht, maar ook naar buiten, extraterritoriaal ofwel over de grenzen van het eigen rechtsgebied heen. Vorsten en (stad)staten toonden zich bereid afspraken met elkaar te maken over de regeling van maritieme conflicten tussen elkaars onderdanen en burgers. De toepassing van het represallerecht werd hierdoor teruggedrongen en daarmee het risico op escalatie van conflicten. Overtreding van gemaakte afspraken kwam veelvuldig voor. Maar tegelijkertijd vestigden de gesloten verdragen tussen Europeanen onderling en tussen Europeanen, Byzantijnen en islamitische vorsten normen voor hun onderlinge betrekkingen waarop steeds kon worden teruggegrepen. Zo kon worden onderhandeld over het vermijden of beperken van represaille en het bestrijden van piraterij, ook al werden de mogelijkheden voor dergelijke onderhandelingen en de resultaten ervan in hoge mate bepaald door politieke en economische belangen van de betrokken partijen en hun onderdanen.

Daarnaast gebruikten vorsten en (stad)staten hun onderlinge betrekkingen voor het nastreven van een geweldsmonopolie door het aanbrengen van onderscheid tussen legaal en illegaal maritiem geweld. Zij deden dit door onderling afspraken te maken over de bestrijding van piraterij, door kaperbrieven te verstrekken waarin was bepaald dat alleen (onderdanen van) vijanden mochten worden gekaapt, en door behaalde prijzen te berechten. Ondanks verschillende pogingen tot geschillenbeslechting door bilaterale commissies en tribunalen te komen, werd de prijsrechtspraak voornamelijk toegepast door

95 Kempe, 'Remotest Corners', 363–64.

96 Rodger, *Safeguard*, 345.

‘nationale’ of regionale instellingen, admiraliteiten of reguliere hoven van justitie. De mogelijkheden voor ‘buitenlandse’ partijen om prijszaken aanhangig te maken en processen te winnen waren afhankelijk van de verhoudingen tussen de regimes van de betrokken partijen. De prijsrechtspraak droeg onder andere bij aan het terugdringen van represaille en stelde de vorst en de (stad)-staat in de gelegenheid recht te bieden in kwesties tussen eigen onderdanen en buitenlanders, wat bijdroeg aan de uitoefening van soevereiniteit én aan de uitvoering van internationale afspraken gemaakt in de vorm van bestanden en vredesverdragen.

Ook de bestrijding van piraterij tenslotte past in het streven naar een geweldsmonopolie door de vorst en de (stad)staat. De piraat werd vanaf de late middeleeuwen langzamerhand gecriminaliseerd als vijand van de mensheid die onthoofding, galg of rad ten deel viel. Maar niet alleen piraten belust op buit, ook politieke tegenstanders werden als piraten gecriminaliseerd. Naast het Ciceroparadigma voor het normatieve kader bleef het Augustinusparadigma voor de praktijk dus van betekenis! Tegelijkertijd eindigde lang niet elke piraat op het schavot of aan de galg. Velen ontsprongen de dans en werden ‘slechts’ civielrechtelijk vervolgd via de prijsrechtspraak, kregen vrijstelling van straf door middel van een pardon of profiteerden van de steun van lokale bestuurders of van een corrupte admiraal als Thomas Howard.

Zolang de vorst of de (stad)staat gebruik maakte van particuliere expertise en middelen voor de oorlogvoering ter zee in de vorm van kaapvaart, lag piraterij steeds op de loer: wanneer aan het einde van een oorlog kaperbrieven werden ingetrokken moesten de voormalige kapers immers omzien naar ander emplot. Menige ex-kaper zette zijn gebruikelijke ‘business’ voort als piraat.

## II Regeling van maritieme conflicten: globalisering

Terwijl Europese vorsten vanaf de late middeleeuwen een geweldsmonopolie nastreefden door onderscheid aan te brengen tussen legale of gesanctioneerde en illegale of niet gesanctioneerde vormen van geweld, bood de Europese overzeese expansie vanaf de zestiende eeuw een enorme verruiming van de mogelijkheden voor handel maar ook voor kaapvaart en piraterij die net als in de middeleeuwen nauw met handel verbonden bleven. Volgens de Duitse volkenrechtshistoricus Michael Kempe leidde de wereldwijde confrontatie met Europese kaapvaart en piraterij ertoe dat Europese concepten en ideeën van internationaal recht langzamerhand universeel werden.<sup>97</sup> Ik denk dat deze

97 M. Kempe, *Fluch der Weltmeere. Piraterie, Völkerrecht und internationale Beziehungen 1500–1900* (Frankfurt en New York 2010) en idem, ‘Remotest Corners’, 353–55.

ontwikkeling in het verlengde kan worden gezien van de confrontaties in het middeleeuwse Middellandse-Zeegebied die zoals we zagen tot veel verdragen tussen Europese en niet-Europese verdragspartijen aanleiding gaven. Deze hypothese zou ik graag als uitgangspunt hanteren voor verder onderzoek. De tweede *'legal regime change'* ofwel de globalisering van de regeling van maritieme conflicten vond plaats in de negentiende eeuw.

### *De afschaffing van kaapvaart: de Verklaring van Parijs, 1856*

Op 16 april 1856 sloten Frankrijk, Groot-Britannië, Rusland, Pruisen, Oostenrijk, Sardinië en Turkije, bijeen op het Congres van Parijs ter beëindiging van de Krimoorlog, de Vrede van Parijs, waarbij de zogenaamde Verklaring van Parijs was gevoegd die een uniforme doctrine op het gebied van het zeeoorlogsrecht beoogde te vestigen. De verklaring behelsde onder andere de afschaffing van kaapvaart. De bepalingen ervan waren alleen bindend voor staten die met de verklaring hadden ingestemd. Andere landen werden uitgenodigd om toe te treden tot de Verklaring van Parijs. In 1858 waren 42 van de 46 uitgenodigde staten toegetreden.<sup>98</sup>

De Verklaring van Parijs was een revolutie in internationale regelgeving. Waren Europese Congressen, zoals dat van Wenen in 1815, gericht geweest op het stellen van normen voor het Europese volkenrecht, nu werden alle staten uitgenodigd zich bij de Verklaring van Parijs aan te sluiten. Het volkenrecht, inclusief de notie van de gelijkheid tussen staten, werd zo opengesteld voor alle staten wereldwijd. De Verklaring van Parijs transformeerde het maritieme machtsverevenwicht tussen Groot-Britannië en de rest van de wereld in een *'internationaal regime'* dat met de deelname van Turkije en met de aansluiting van andere niet-Europese landen als Argentinië (1856), Chili (1856), Brazilië (1858), Japan (1886) en Mexico (1909) wereldwijde ofwel *'global'* proporties aannam. Men kan in navolging van politieke wetenschappers spreken van een *'global abolition regime against privateering'*. De normen die dit nieuwe regime trachtte te vestigen zouden idealiter universele toepassing moeten krijgen.<sup>99</sup>

Het kaapvaartverbod weerstond de tand des tijds, ook al speelde Rusland aan het einde van de negentiende eeuw openlijk met het idee kaapvaart opnieuw toe te staan in het geval van een oorlog met Engeland. Ook pogingen van Chili en Bolivia kaperbrieven uit te reiken in respectievelijk 1865 en 1879 hadden geen succes. Een belangrijke factor in de wereldwijde onderdrukking

98 Thomson, *Mercenaries*, 71, 75. Verzijl, Heere en Offerhaus, *International Law in Historical Perspective*, 129–30.

99 Lemnitzer, *Power*, 173, 175–76, 186–87. K.-H. Ziegler, 'The Peace Treaties of the Ottoman Empire with European Christian Powers' in: idem, *Fata Iuris Gentium*, 227–52, aldaar 246–48. Schrijver, *Internationaal publiekrecht*, 22.

van kaapvaart na 1856 was het verbod op het toelaten van kapers in havens van staten die de Verklaring van Parijs hadden ondertekend. Met de aansluiting van steeds meer landen bij de Verklaring waren kapers steeds meer aangewezen op de havens van het land dat de kaperbrieven had verstrekt. Als gevolg daarvan werd kaapvaart steeds minder aantrekkelijk omdat zowel logistieke ondersteuning als de mogelijkheden voor commerciële afzet van behaalde buit wereldwijd afnamen.<sup>100</sup>

De invloed die van de Verklaring van Parijs uitging, bleek tijdens de Amerikaanse burgeroorlog tussen de Unie in het noorden en de Confederatie in het zuiden, ook al had geen van beiden de Verklaring ondertekend. Terwijl kaapvaart vanuit de Confederatie al gauw niet meer loonde omdat Europeanen hun havens voor kapers gesloten hielden, weerstond president Lincoln van de Unie de druk van het Congres om kaperbrieven te verstrekken. Hij zag in dat het toelaten van kaapvaart een morele nederlaag zou betekenen en het risico impliceerde op een oorlog die ertoe zou kunnen leiden dat Europese landen de Confederatie als staat zouden erkennen.<sup>101</sup>

Hoewel de Verklaring van Parijs nooit is afgeschaft en formeel nog steeds van kracht is, werd zij met voeten getreden in de twee wereldoorlogen. Zo kwam er een einde aan het 'regime' dat de Verklaring had gevestigd en dat gedurende zestig jaar de oorlogvoering ter zee had gereguleerd en daarmee had bijgedragen aan enorme besparingen in wereldwijde transportkosten en zo aan het welvaren van de wereldeconomie. Maar de betekenis van de Verklaring van Parijs reikte verder. Voor de eerste keer had een internationaal congres bevestiging van zijn beslissing gezocht door kleine en niet-Europese staten die zo tot het internationale statensysteem toetraden. Een multilateraal wetgevend verdrag, dat vandaag de dag nog steeds het belangrijkste instrument is voor het maken van internationaalrechtelijke regelgeving, was werkelijkheid geworden.<sup>102</sup>

De naleving van de Verklaring van Parijs inzake de afschaffing van kaapvaart was van dien aard dat het recht om kaperbrieven uit te reiken praktisch verdwenen is. Zo kwam een einde aan een eeuwenoude praktijk van door staten gesanctioneerde private oorlogvoering ter zee.<sup>103</sup> Volkenrechtelijk beschouwd

100 Lemnitzer, *Power*, 178, 184–85.

101 *Ibidem*, 132–34, 138, 179–80. Vergelijk Thomson, *Mercenaries*, 76.

102 Lemnitzer, *Power*, 190–92.

103 Thomson, *Mercenaries*, 76, 106, 177. Kempe, *Fluch*, 348. De mogelijkheid tot kaapvaart staat in de grondwet van de Verenigde Staten, die het Verdrag van Parijs nooit hebben geratificeerd. Een poging van een lid van het Amerikaanse Congres om de *Marque and Reprisal Act of 2007* aanvaard te krijgen in de strijd tegen piraterij en terrorisme haalde het

kwam er een einde aan het onderscheid tussen kaapvaart en piraterij, tussen het legale en illegale veroveren van buit door particulieren. Elke vorm van maritiem conflict gericht op buit en uitgevoerd door personen die niet tot een marine of maritieme politie behoorden onder het gezag van een soevereine staat werd gelijk gesteld aan piraterij.<sup>104</sup> Kortom, de kaper verdween, de piraat en de admiraal bleven over. Het onderscheid tussen legaal en illegaal maritiem geweld viel nu samen met publiek gefinancierde oorlogvoering door marines enerzijds en rovende particulieren, piraten, anderzijds. Het Ciceroparadigma was werkelijkheid geworden, althans in het nieuwe, wereldwijde volkenrechtelijke normenkader.

Het prijs- en buitrecht bleef bestaan omdat het buitmaken van particuliere eigendommen op zee door marineschepen in oorlogstijd mogelijk bleef. Het behalen van buit bleef een stimulans voor marinepersoneel. De Nederlandse minister van Marine bijvoorbeeld was in 1897 van mening dat er een financiële prikkel moest blijven voor het lagere marinepersoneel in het optreden tegen de 'Inlandschen vijand in Nederlandsch-Indië'. Volgens hem zou een premiestelsel hiervoor toereikend kunnen zijn. Niettemin bleef het Nederlandse prijs- en buitrecht tot 1940 gehandhaafd. Tot de dag van vandaag is er geen internationaalrechtelijke regel die private vijandelijke goederen immuun verklaart om buitgemaakt te worden.<sup>105</sup>

De oprichting van een Internationaal Prijzenhof, voorgesteld tijdens de Tweede Haagse Vredesconferentie van 1907, kwam niet van de grond. Het ontwerpverdrag voor een dergelijk prijzenhof is niettemin van betekenis omdat het om het eerste verdrag ging dat in de oprichting van een werkelijk internationaal gerechtshof voorzag, dus niet slechts een hof van arbitrage. Het ontwerpverdrag was eveneens vernieuwend omdat het individuen toegang verschafte tot het op te richten hof, wat inging tegen de destijds overheersende doctrine in het internationale recht dat alleen staten rechten en plichten hadden binnen het internationale publiekrecht.<sup>106</sup>

---

niet. <http://thomas.loc.gov/cgi-bin/bdquery/z?d110:H.R.3216> (geraadpleegd op 28 september 2014). Starkey, 'Voluntaries and Sea Robbers, 146–47.

104 Kempe, *Fluch*, 349.

105 G. Teitler, 'Zeeroofbestrijding en het prijs- en buitrecht (1818–1903)' in: G. Teitler, A.M.C. van Dissel en J.N.F.M. à Campo, *Zeeroof en zeeroofbestrijding in de Indische archipel (19<sup>de</sup> eeuw)* (Amsterdam 2005), 169–89, aldaar 180–81, 187. Kempe, *Fluch*, 349–50.

106 H.B. Brown, 'The Proposed International Prize Court', *The American Journal of International Law* 2 nr. 3 (1908) 476–89, aldaar 476, 485. J.L. Tryon, 'The International Prize Court and Code', *The Yale Law Journal* 20 nr. 8 (1911) 604–19, aldaar 611 en 619. M.O. Hudson, *The Permanent Court of International Justice 1920–1942: A Treatise*. (New York 1943) 71–79. Ver-

### *Piraterij en piraterijbestrijding in de eenentwintigste eeuw*

De pogingen ter bestrijding van de recente Somalische piraterij in de Golf van Aden en de Indische Oceaan laten zien dat het overmeesteren van piratenschepen en het berechten van piraten een complexe aangelegenheid is.<sup>107</sup> In november 2008 signaleerde een Indiaas marinefregat op de Indische Oceaan het Thaise visserschip *Ekawat Nava 5*, dat als piratenschip was aangemerkt. Toen herhaalde instructies om het vissersschip aan controle te onderwerpen faalden, waarschuwingsschoten waren gelost, en de piraten het marinefregat onder vuur namen, zetten de Indiërs hun wapensysteem in waarmee 1000 schoten per minuut werden gelost. Het schip zonk, de piraten ontkwamen in *skiffs* – de kleine maar snelle open motorbootjes waarmee de hedendaagse Somalische piraten opereren – terwijl de vissers aan boord van de *Ekawat Nava 5* op één na allemaal het leven lieten. Zij waren door de piraten gegijzeld toen deze het vissersschip veroverden.<sup>108</sup>

Het internationale recht geeft staten weliswaar jurisdictie in kwesties van piraterij, maar de uitvoering stuit op allerlei praktische moeilijkheden. Piraten die honderden kilometers uit de kust worden gepakt door oorlogsschepen die zich duizenden kilometers van hun thuisbasis bevinden kunnen niet meteen worden berecht terwijl het recht van sommige landen vereist dat verdachten binnen vierentwintig uur voor een rechtbank worden gedaagd. Verschillende staten die deelnamen aan piraterijbestrijding bleken niet over adequate wetgeving te beschikken voor de berechting van piraten. Het vooruitzicht in een westerse gevangenis te belanden leek voor Somalische piraten eerder aantrekkelijk dan afschrikwekkend, zoals voor de piraat die in een Nederlandse cel belandde, mede omdat dit mogelijk perspectief bood op het Nederlander-schap. Pogingen om piraten in staten in de regio te berechten leidden tot afspraken met onder andere Kenia, waar een aantal piratenprocessen is gevoerd.<sup>109</sup>

Zoals gezegd heeft de huidige piraterijbestrijding in de Golf van Aden en de Indische Oceaan zeker effect gehad maar zij is net zomin als de premoderne piraterijbestrijding vrij van politieke bijbedoelingen. Eén van de drijfveren voor deelname aan anti-piraterij missies was voor sommige staten om geloofwaardigheid op het internationale toneel te verwerven. De deelname van zowel de NAVO als de EU aan piraterijbestrijding in de Indische Oceaan, met

---

zijl, Heere en Offerhaus, *International Law*, 130–31. G.J. Tanja, 'De periode 1815–1918' in: A.C.G.M. Eyffinger ed., *Compendium volkenrechtsgeschiedenis*, 132–80, aldaar 173.

107 Murphy, *Somalia*, 127–28.

108 Guilfoyle en Murdoch, 'Counter-Piracy', 257. Murphy, *Somalia*, 132–33.

109 Murphy, *Somalia*, 123–28, 239. J. Kraska, *Contemporary Maritime Piracy. International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea* (Santa Barbara, Denver en Oxford 2011) 169–74.

elk een eigen commandostructuur, wekt de indruk dat beide organisaties met elkaar concurreren in het vergroten van hun internationale gezag. Voor anderen, waaronder China, was het een mogelijkheid om de eigen marine praktijkervaring op te laten doen op volle zee. Ook de aan het begin al genoemde kosten van piraterijbestrijding die een veelvoud bedragen van geleden schade ten gevolge van piraterij wijzen in de richting van andere motieven dan de bestrijding van piraten alleen.<sup>110</sup>

Niet alleen voor staten en niet-statelijke actoren als de NAVO en de EU biedt piraterijbestrijding nieuwe kansen, ook voor particuliere initiatieven. Zogeheten *Private Military and Security Companies* (PMSC) bieden hun diensten aan in het kader van piraterijbestrijding. Het Amerikaanse bedrijf *Pistris Incorporated* bijvoorbeeld heeft sinds 2007 een 'oorlogsschip' van 65 meter in de vaart met ultramodern wapentuig en een gevechtshelikopter. Onder de 464 PMSC's die in 2012 waren geregistreerd bevinden zich verschillende in Nederland gevestigde bedrijven die 'maritime security' aanbieden. Sommige van deze bedrijven zeggen gebruik te maken van voormalige Nederlandse mariniers en politiemensen.<sup>111</sup> De diensten die PMSC's aanbieden blijven niet beperkt tot verdediging alleen. Het bedrijf *Sea Guardian* bijvoorbeeld biedt 'vessel recovery' op zijn website aan als één van zijn diensten.<sup>112</sup>

De internationale en nationale regelgeving omtrent dergelijke bedrijven met winst oogmerk die handelen in maritieme veiligheid staat nog in de kinderschoenen.<sup>113</sup> Daardoor is over de status van deze particuliere ondernemers van wie de piraat en de admiraal gezelschap hebben gekregen veel onduidelijk. De verschijning van PMSC's past in de trend van de zich terugtrekkende overheid, die geweld uitbesteed zoals in de premoderne tijden gebeurde door de inzet van kapers tegen piraten en van chartermaatschappijen overzee. Het in

<sup>110</sup> Murphy, *Somalia*, 129–37.

<sup>111</sup> Bijvoorbeeld ESS&SA B.V. en THE GROUP NLD U.A. <http://defensieweblog.blogspot.nl/2012/08/list-of-maritime-security-companies.html> en [http://www.icoc-psp.org/uploads/Signatory\\_Companies\\_-\\_August\\_2012\\_-\\_Composite\\_List.pdf](http://www.icoc-psp.org/uploads/Signatory_Companies_-_August_2012_-_Composite_List.pdf) (geraadpleegd op 11 september 2014)

<sup>112</sup> <http://www.sguardian.com/> (geraadpleegd op 11 september 2014)

<sup>113</sup> C. Liss, 'Regulating Private Military and Security Companies at Sea : New Developments and Challenges', <http://www.counterpiracy.ae/upload/Briefing/Carolin%20Liss-Essay-Eng-2.pdf> (geraadpleegd op 11 september 2014) A. Berbouche, *Pirates, flibustiers et corsaires de René Duguay-Trouin à Robert Surcouf* (Rennes 2010) 224. Zie voor Nederland het door de Adviescommissie gewapende particuliere beveiliging tegen piraterij uitgebrachte rapport *Geweldsmonopolie en piraterij* (Den Haag 2011) en de brief van de ministers van Veiligheid en Justitie, van Defensie, van Buitenlandse Zaken en van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer van 7 oktober 2011 (Beveiliging zeeroutes tegen piraterij). Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 32 706, nr. 19.

1856 met de Verklaring van Parijs gevestigde *'legal regime'* komt daardoor onder druk te staan. Een vergelijkend onderzoek naar de premoderne en postmoderne piraterijbestrijding dringt zich op.<sup>114</sup> De premoderne ontwikkelingen kunnen ons inzicht bieden in de vloeibare wereld van de maritieme veiligheid in de eenentwintigste eeuw waarin de grenzen tussen legaliteit en illegaliteit enerzijds en publiek en privaat anderzijds niet langer samenvallen.

### *Besluit*

We hebben gezien hoe vorsten en (stad)staten in middeleeuws Europa in hun streven naar soevereiniteit afspraken met elkaar maakten over de grenzen van hun rechtsgebieden heen, gericht op de regeling van onderlinge maritieme conflicten, inclusief die van hun onderdanen en burgers. Terwijl de laatsten aanvankelijk schadeverhaal konden realiseren door middel van represaille, zochten hun gezagsdragers in toenemende mate naar vreedzame alternatieven door enerzijds eigen onderdanen te steunen in hun claims bij buitenlandse collega's en door anderzijds over te gaan tot betaling van schadevergoeding aan buitenlandse slachtoffers van eigen onderdanen of door deze slachtoffers in staat te stellen een claim in te dienen bij een lokale instantie zoals bijvoorbeeld het Genuese Roofkantoor of een admiraliteit. Daarnaast gingen vorsten en (stad)staten onderscheid maken tussen legaal en illegaal maritiem geweld door in oorlogstijd kaapvaart toe te staan en piraterij alom te verbieden en te bestrijden. Door middel van arbitrage door bilaterale commissies maar steeds vaker door middel van prijsrechtspraak door een admiraliteit of rechtbank konden slachtoffers van oorlogsvaart en kaapvaart genoegdoening nastreven en konden marinekapiteins en kapers achteraf juridisch ter verantwoording worden geroepen. Tegelijkertijd werd piraterij tegen het einde van de middeleeuwen in toenemende mate gecriminaliseerd tot halsmisdrijf. Menige Europese haveningang werd weldra opgetuigd met aan galgen bungelende lijken en op staken gestoken piratenhoofden. De piraat degradeerde aldus van een legitieme ondernemer in maritiem geweld in de middeleeuwen tot crimineel in de vroegmoderne tijd. Betekende dit nu dat het Augustinusparadigma plaats maakte voor het Ciceroparadigma? Wel in het geleerde discours van mannen als Bartolus en Gentili, maar niet in de praktijk. Niet alleen piratenbestrijders die over de schreef gingen, als kapitein Kidd, maar ook politieke tegenstanders werden immers als piraten gecriminaliseerd.

Pas met het internationale verbod op kaapvaart in 1856 onstond een internationaalrechtelijk kader waarmee de begrippenparen legaal/illegaal en

<sup>114</sup> Zie bijvoorbeeld M. Murphy, 'Counterpiracy in Historical Context: Paradox, Policy, and Rhetoric', *Studies in Conflict & Terrorism* 35 nr. 7–8 (2012) 507–22.



publiek/privaat ten aanzien van maritiem geweld en conflicten samenvielen. Zo verdween de kaper en bleven de admiraal en de piraat over. De ene als hoogste representant van het gezag van de staat op zee en de ander als universele misdadiger. Volgens het hedendaagse internationale recht mag iedere staat een van piraterij verdacht schip in de internationale wateren overheersen en beslissen welke straffen de piraten zullen krijgen.<sup>115</sup> Zo is uiteindelijk een universele norm tegen piraterij gecodificeerd in het internationale recht.<sup>116</sup> Maar zoals de hedendaagse Somalische piraten, die zich organiseerden in corporaties met miljoenen omzet, en hun historische voorgangers in Europa en daarbuiten lieten zien, zijn piraten noch marginalen, noch vijanden van de hele mensheid.<sup>117</sup> Integendeel, zij hadden altijd vrienden.<sup>118</sup>

### Dankwoord

Graag dank ik het bestuur van de Stichting VU-VUmc, het College van Bestuur en het bestuur van de Faculteit der Rechtsgeleerdheid voor het vertrouwen dat uit mijn benoeming spreekt. In het bijzonder dank ik het bestuur van de Aemilius Papinianus Stichting dat deze leerstoel mogelijk heeft gemaakt. Uitgeverij Brill dank ik voor de fraaie uitgave van de tekst. Mijn vrienden Remco van Rhee, Gerard Nijsten, Ton de Munck, Arnoud Visser en Geert Janssen en mijn vriendinnen Marianne Roobol, Milja van Tielhof en Annette Schmidt dank ik voor hun wijze raad en steun. Die dank geldt natuurlijk ook voor mijn overige vrienden en familie. Verder ben ik mijn promotores Wim Blockmans en Jaap Bruijn dank verschuldigd. Naast het plezierige werk met de Leidse collega's en studenten geschiedenis verheug ik me op de samenwerking met de collega's en de studenten van de VU, die me al meteen het gevoel gaven welkom te zijn in hun midden. En Ray, dankzij jou ben ik me in Amsterdam al eerder thuis gaan voelen.


Ik heb gezegd.

<sup>115</sup> Artikel 19 van het Verdrag inzake de Volle Zee van 1958 en artikel 105 van het VN-Verdrag inzake het Recht van de Zee van 1982. Noyes, 'International Law of Piracy', 114. Guilfoyle en Murdoch, 'Counter-Piracy', 244.

<sup>116</sup> Guilfoyle en Murdoch, 'Counter-Piracy', 242–43.

<sup>117</sup> Zie over het gebruik van de uitdrukking '*hostis humani generis*' voor terroristen J. Greene, 'Hostis Humani generis', *Critical Inquiry* 34 nr. 4 (2008) 683–705.

<sup>118</sup> Berbouche, *Pirates*, 225. Rodger, 'Law and language', 13. Rodger, *Safeguard*, 345. Ik dank Jan Hallebeek, Ton de Munck, Remco van Rhee, Marianne Roobol, Arnoud Visser, Wouter Werner en Alain Wijffels voor hun commentaar op eerdere versies van deze tekst. Voor hulp bij de illustratie dank ik Frédéric Cousinié en Michel Weemans.

The background of the page is a historical painting, likely from the 17th or 18th century, depicting a maritime scene. In the foreground, a young child sits on a sandy beach, looking towards the viewer. To the left, a large wooden ship is partially visible, with its hull and masts. In the middle ground, several smaller boats are on the water, some with figures inside. The background shows more ships and a distant shoreline with buildings. The sky is filled with birds, possibly seagulls. The overall tone of the painting is somewhat somber and historical.

Piraterij neemt in het internationale recht een bijzondere plaats in omdat universele rechtsmacht op haar van toepassing is: iedere staat mag een piratenschip op volle zee overheersen en de piraten berechten, zoals met Somalische piraten gebeurt. Anders dan vandaag de dag was in de middeleeuwen piraterij de norm. Maritieme handel en piraterij gingen hand in hand. Tegelijkertijd recruteerden koningen en keizers hun admiralen onder piraten. Dit roept de vraag op hoe vorsten, staten en steden onderscheid aanbrachten tussen legaal en illegaal geweld op zee. Hoe gingen zij om met maritieme conflicten tussen elkaar en tussen elkaars onderdanen en burgers? Louis Sicking laat zien dat de premoderne conflicthantering en -oplossing in de vloeibare wereld van de maritieme veiligheid in de eenentwintigste eeuw verrassend actueel is.

ISBN: 978-90-04-28928-4



9 789004 289284